Ausgabe A.

Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig



Nr. 64 Ausgegeben Danzig, den 28. November 1931

172

Verordnung

betreffend die Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig.

Vom 17. 11. 1931.

Auf Grund des Artikels I des Gesetzes betreffend die Eisenbahnverkehrsordnung vom 24. Oktober 1928 wird die ab 1. November 1928 geltende Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig (G. Bl. 1928, Nr. 31, Seite 239) mit Wirkung vom 1. Dezember 1931 abgeändert und durch die nachstehende Fassung ersetzt.

Danzig, den 17. November 1931.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Ziehm Dr. Winderlich

Verkehrsordnung

für die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen im Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Titel I

Geltungsbereich der Verkehrsordnung. Durchgehende Beförderung

§ 1. Eisenbahnen und Sendungen, auf die die Verkehrsordnung Anwendung findet § 1

1. Diese Verkehrsordnung (abgekürzte Bezeichnung V. O. G.) gilt auf allen dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig.

2. Für den Verkehr mit den ausländischen Eisenbahnen gilt sie nur soweit, als dieser Verkehr nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

3. Die Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstation im Geltungsbereich der Verkehrsordnung liegen und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, wenn die beteiligten Eisenbahnen besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen die Bestimmungen dieser Verkehrsordnung anzuwenden sind.

4. Die Verkehrsordnung findet auch Anwendung auf Sendungen von und nach Stationen des Nachbarlandes, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von einer im Geltungsbereich der Verkehrsordnung gelegenen Eisenbahnen bewirkt wird, und der Versender durch die Wahl des Frachtbriefformulares die Anwendung dieser Verkehrsordnung beansprucht und der Nachbarstaat nicht widerspricht.

5. Diese Verkehrsordnung findet ebenfalls Anwendung auf Sendungen von und nach Güternebenstellen, welche außerhalb des Gebietes der Eisenbahnlinien für die Abfertigung von Gütern eingerichtet sind.

6. Die Verkehrsordnung kann auch auf Sendungen, welche die Eisenbahn unter Mitwirkung regelmäßig betriebener Schiffahrts-, Kraftwagen- oder Flugzeuglinien befördert, mit Abweichungen, die sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergeben, angewendet werden. Solche Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Art veröffentlicht werden.

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 6. 12. 1931).

§ 2.

§ 2. Ausführungsbestimmungen. Abweichungen. Vorübergehende Änderungen

1. Die Eisenbahnen können zu dieser Verkehrsordnung Ausführungsbestimmungen erlassen.

2. Für Eisenbahnlinien von untergeordneter und örtlicher Bedeutung, für einzelne Bahnstrecken, Züge, sowie für gewisse Abfertigungsarten, insbesondere für regelmäßig beförderte Sendungen zwischen bestimmten Orten, können in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von dieser Verkehrsordnung eingeführt werden.

3. Die in Ziffer 2 erwähnten Abweichungen müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden. Die in Ziffer 1 erwähnten Ausführungsbestimmungen und die in Ziffer 2 genannten Abweichungen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife (§ 9) vorgesehenen Art veröffentlicht und in den Tarif aufgenommen werden.

4. Vorläufige oder vorübergehende Änderungen einzelner Vorschriften dieser Verkehrsverordnung können, sei es allgemein, sei es nur für bestimmte Bahnstrecken oder Verkehrsbeziehungen von der Aufsichtsbehörde verfügt werden. Solche Verfügungen müssen in der für die Verkündung dieser Verkehrsordnung vorgesehenen Weise verkündet werden.

§ 3.

§ 3. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

1. Von der Beförderung mit der Eisenbahn auf Grund dieser Verkehrsordnung sind ausgeschlossen:

(1) diejenigen Gegenstände, die dem Postzwange unterworfen sind;

(2) diejenigen Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur einer der in Betracht kommenden Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;

(3) diejenigen Gegenstände, deren Beförderung durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung wenn auch nur auf einem Teil des Beförderungsweges verboten ist;

(4) nachstehende Gegenstände, sofern für sie in der Anlage A zu dieser Verkehrsordnung keine Ausnahmen vorgesehen sind:

A. explosionsgefährliche Gegenstände wie:

a) Spreng- und Schießmittel,
b) Munition,
c) Zündwaren und Feuerwerkskörper,
d) verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase,
e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

Stoffe, die nicht Schieß- oder Sprengzwecken dienen, sind keine explosionsgefährliche Gegenstände im Sinne dieser Verkehrsordnung, wenn die Berührung mit einer Flamme sie nicht zur Explosion bringen kann, und wenn sie gegen Stoß oder Reibung nicht empfindlicher sind als Dinitrobenzol;

B. selbstentzündliche Stoffe.

Die Eisenbahnen können jedoch gewisse, von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zur Beförderung zulassen.

2. Stellt die Eisenbahn fest, daß von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zur Beförderung angenommen wurden, ist sie mangels anderer gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, den Absender zur Rücknahme der Sendung aufzufordern. Verfügt der Absender über die Sendung nicht innerhalb von 8 Tagen, gerechnet vom Tage des an ihn abgesandten Benachrichtigungsschreibens, so verfährt die Eisenbahn mit dem Gute nach den Bestimmungen des § 24 Ziff. 6, 7 und 8.

3. Gegenstände, die dem Postzwange unterworfen sind, kann die Eisenbahn gegen Erhebung der Frachtgebühren und sonstiger Kosten der Post behufs weiterer Beförderung übergeben.

4. Der Absender ist verpflichtet, sämtliche hierdurch entstandene Kosten und Eisenbahngebühren sowie die etwaigen Frachtzuschläge (§ 7) zu entrichten, unabhängig von etwaigen strafrechtlichen Folgen.

§ 4.

§ 4. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

1. Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen.

A. die in der Anlage A zu dieser Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände zu den daselbst angegebenen Bedingungen.

B. Leichentransporte unter den in der Anlage B zu dieser Verkehrsordnung angegebenen Bedingungen.

C. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern laufen, werden unter der Bedingung zugelassen, daß die Eisenbahn feststellt, daß das Fahrzeug lauffähig ist, und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeuge oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt. Lokomotiven, Tender und Motorwagen müssen außerdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie zu beaufsichtigen, insbesondere zu schmieren hat. Die Gebühren sowie die näheren Bedingungen für die Fahrt der Begleiter enthalten die Tarife. § 4.

D. Lebende Tiere unter den in der Anlage C zu dieser Verkehrsordnung angegebenen Bedingungen.

E. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel einer oder mehrerer der berührten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, werden nur unter besonderen von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen zugelassen.

2. Die Eisenbahnen können in den Tarifen für die bedingungsweise zugelassenen Güter leichtere Bedingungen zugestehen.

§ 5. Beförderungspflicht. Durchgehende Beförderung. Reihenfolge der Beförderung

§ 5.

1. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Güter von und nach allen Stationen nach Maßgabe ihrer im Tarife angegebenen Abfertigungsbefugnisse mit durchgehendem Frachtbriefe (§ 6) zur Beförderung anzunehmen, sofern:

a) der Absender den Vorschriften dieser Verkehrsordnung und der geltenden Tarife sowie den allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn nachkommt;

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

2. Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladung die Verwendung besonderer Anlagen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Stationen derartige Anlagen besitzen.

3. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, deren Beförderung alsbald erfolgen kann.

Güter, die nicht unverzüglich befördert werden können, hat die Eisenbahn, sofern sie auf der Versandstation entsprechende Räumlichkeiten besitzt, einstweilen in Verwahrung zu nehmen. Der Absender hat sein Einverständnis hiermit im Frachtbrief und im Duplikat zu erklären. Bis zum Abschluß des Frachtvertrages hat die Eisenbahn die Pflichten des Verwahrers und ist berechtigt, für die einstweilige Verwahrung das tarifmäßige Lagergeld zu erheben.

Die Verwahrung leicht verderblicher Güter und der im § 4 angeführten Gegenstände kann abgelehnt werden. Die Verwahrung von Gütern, für welche die Fracht bei der Aufgabe entrichtet werden muß, kann die Eisenbahn von der Hinterlegung einer entsprechenden Sicherheit abhängig machen.

4. Wenn die Eisenbahn Wagenladungsgüter, die nicht sofort befördert werden können, gleichwohl zur Beförderung annimmt, so ist sie berechtigt mit dem Absender zu vereinbaren, daß die Lieferfrist von dem Tage an läuft, an dem die Absendung erfolgt. Der Absender hat sein Einverständnis im Frachtbrief und im Duplikat zu erklären. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Versandtag durch erneute Aufdrückung des Stationsstempels auf dem Frachtbriefe und dem Duplikate gemäß § 8 Ziff. 1 dieser Verkehrsordnung ersichtlich zu machen. Auf das im Frachtbriefe gestellte Verlangen ist dieser Tag dem Absender auf seine Kosten bekannt zu geben.

5. Die Güter sind vorbehaltlich der in Ziff. 6 dieses Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern.

6. Wenn das öffentliche Interesse oder zwingende Gründe des Betriebes es erfordern, kann die Eisenbahn mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde anordnen, daß

a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird;

b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;

c) gewisse Sendungen vorzugsweise befördert werden;

d) das Gut auf einem anderen als auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege befördert wird.

§ 5. Diese Maßnahmen müssen auf dieselbe Art wie die Tarife veröffentlicht werden und können mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft treten.

7. Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Paragraphen begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Titel II

Frachtvertrag

Kapitel I

Form und Bedingungen des Frachtvertrages

§ 6.

§ 6. Inhalt und Form des Frachtbriefes

1. Der Absender muß mit jeder Sendung einen Frachtbrief nach den in der Anlage D enthaltenen Mustern überreichen. Für Eilgüter wird dasselbe Muster, das auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen trägt, verwendet.

2. Die Frachtbriefformulare müssen auf festem, weißem Schreibpapier gedruckt sein.

3. Alle Eisenbahnstationen sind verpflichtet, Frachtbriefformulare zu den im Tarife festgesetzten Preisen zu verkaufen.

4. Die Frachtbriefe müssen zum Nachweise, daß sie den Vorschriften dieser Verkehrsordnung entsprechen, den Prüfungsstempel der Eisenbahn tragen. Die nicht von der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefe sind gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr abzustempeln. Das Abstempeln kann abgelehnt werden, wenn nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.

5. Die starkumrahmten Teile des Formulars, mit Ausnahme des in Ziffer 9 d) dieses Paragraphen vorgesehenen Falles, für die Angabe der Gattung, Nummer und Eigentumsmerkmal des Wagens hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. (Vergleiche jedoch § 39, Ziffer 2). Der Absender muß die Spalten, die er nicht ausfüllen will, durch einen Strich ungiltig machen.

6. Die Wahl des weißen oder rotumränderten Formulars zeigt an, ob das Gut in gewöhnlicher oder in Eilfracht befördert werden soll. Der Absender kann die Beförderung auf einer Teilstrecke in Eilfracht und auf einer anderen Teilstrecke in gewöhnlicher Fracht nicht verlangen, sofern der Tarif eine derartige Beförderungsart nicht vorsieht. Der Absender kann im Frachtbriefe die Beförderung von Eilgutsendungen mit Personenzügen verlangen, soweit der Tarif solche Beförderung zuläßt.

7. Der Frachtbrief muß in polnischer Sprache und auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig in deutscher oder polnischer Sprache deutlich mit Tinte oder Druck ausgefüllt werden. Frachtbriefe mit abgeänderten oder radierten Eintragungen werden von der Eisenbahn nicht angenommen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben vorschreibt.

8. Die Person, welche der Eisenbahn die Sendung übergibt, gilt als vom Absender ermächtigt, im Frachtbriefe Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, Erklärungen im Namen des Absenders abzugeben, sowie alle den Vertragsabschluß betreffenden Handlungen vorzunehmen.

9. Der Absender ist verpflichtet, in den Frachtbrief einzutragen:

a) Ort und Tag der Ausstellung;

b) die Bestimmungsstation mit der im Tarif vorgesehenen Bezeichnung und mit allen näheren Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechselung zwischen verschiedenen Stationen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;

c) Namen und Wohnort des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine einzige physische, juristische Person (Firma) oder ein öffentliches Amt angegeben werden. Die Bestimmungsstation oder deren Vorsteher als Empfänger anzugeben, ist nur statthaft, wenn die Berechtigung zur Benutzung dieser Adresse nachgewiesen wird oder aus dem Tarif hervorgeht. Adressen die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „an Order von ....“ oder „an den Inhaber des Frachtbriefduplikats“ sind unzulässig.

d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, ferner:
bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke, und bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens.

Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: § 6.

die in der Anlage A dieser Verkehrsordnung enthaltenen Güter nach der in dieser Anlage gewählten Bezeichnung;

die in der Gütereinteilung oder im Tarif aufgeführten Güter nach der daselbst gewählten Bezeichnung;

die übrigen Güter nach ihrer handelsüblichen Bezeichnung.

Wenn der auf dem Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht ausreicht, ist zu diesem Zweck die rechte Hälfte der Rückseite zu benutzen, nötigenfalls sind besondere der Größe des Frachtbriefes entsprechende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter zu verwenden und dem Frachtbrief haltbar anzuheften. Im Frachtbrief ist auf sie zu verweisen.

e) das genaue Verzeichnis der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere unter Angabe, ob dieselben dem Frachtbriefe beigefügt oder bei einer bestimmten Station hinterlegt sind;

f) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen sowie die Angabe seiner Wohnung, nach seinem Ermessen, ergänzt durch seine Telegramm- oder Telephonadresse. Die Unterschrift des Absenders kann aufgedruckt oder aufgestempelt werden. Als Absender darf nur eine einzige physische oder juristische Person (Firma) oder ein öffentliches Amt auf dem Frachtbriefe erscheinen.

Außerdem kann der Absender in den entsprechenden Spalten des Frachtbriefes eintragen:

g) den Bestimmungsort, wenn dieser ein anderer ist als die Bestimmungsstation und die Eisenbahn sich mit der Zustellung dorthin einverstanden erklärt hat,

h) das Gewicht der Sendung oder eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe;

i) das Verlangen, daß die Eisenbahn das Gewicht bzw. die Stückzahl der Sendung in der Versandstation bei der Aufgabe oder in der Bestimmungsstation bei der Auslieferung feststellt;

k) das Verlangen, das Gut „bahnlagernd" zu stellen oder in die Wohnung zuzuführen, wenn eine derartige Zuführung in der Bestimmungsstation vorgesehen ist, (§ 16 Ziff. 26). Ein diesbezügliches Verlangen ist oberhalb der Adresse des Empfängers mit auffallender Schrift einzutragen. Bei explosiven und selbstentzündlichen Gegenständen (Anlage A) ist die Vorschrift im Frachtbrief „bahnlagernd" unzulässig;

l) das Verlangen bestimmter Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife gemäß § 11 Ziff. 12 und § 34 Ziff. 1 anzuwenden;

m) den Betrag eines gemäß § 35 angegebenen Lieferwertes;

n) die Angabe der Gebühren und Kosten, die der Absender gemäß § 17 übernimmt;

o) die Höhe der auf dem Gut haftenden Nachnahme und der von der Eisenbahn zu leistenden Barvorschüsse gemäß § 19;

p) den Beförderungsweg und die Stationen, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;

r) die Bezeichnung eines Bevollmächtigten gemäß § 15 Ziff. 2;

s) andere in dieser Verkehrsordnung oder in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

10. Die Aufnahme anderer Erklärungen in den Frachtbrief und die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe, welche in dieser Verkehrsordnung oder in den Tarifen nicht vorgesehen sind, ist unzulässig. Für solche Erklärungen und Schriftstücke haftet die Eisenbahn nicht.

11. Es ist unzulässig, in einem und demselben Frachtbrief mehrere Güter aufzunehmen, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil oder nur unter Verletzung von Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zusammen geladen werden können.

12. Den vom Absender oder Empfänger auf- oder abzuladenden Gütern sind besondere Frachtbriefe beizugeben, die keine von der Eisenbahn auf- oder abzuladende Güter betreffen.

Für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (§ 4) müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden.

13. Ein und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen mit Ausnahme der unteilbaren Gegenstände, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht, wenn die Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem und demselben Frachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke zulassen.

§ 6. 14. Der Absender darf auf der Rückseite des Frachtbriefes, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn, folgende Vermerke anbringen.

Von Sendung des NN.	Aus Schiff NN.
Im Auftrage des NN.	Zur Ausfuhr nach NN.
Zur Verfügung des NN.	Für Kraftwagen NN.
Zur Weiterabfertigung nach NN.	Aus Kraftwagen NN.
Versichert bei NN.	Für Flugzeug NN.
Für Schiff NN.	Aus Flugzeug NN.

Jeder dieser Vermerke muß sich auf die ganze Sendung beziehen.

§ 7. **§ 7. Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Feststellung des Inhaltes, des Gewichtes und der Stückzahl. Frachtzuschläge. Verladung. Maßnahmen bei Überlastung des Wagens.**

1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen, unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes eingetragen sind. (Siehe § 39 Ziff. 2.)

2. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Übereinstimmung der Sendung mit dem Frachtbriefe nach Stückzahl, Gewicht und Inhalt jederzeit zu prüfen.

3. Für solche Feststellungen erhebt die Eisenbahn keine Gebühren. Wenn sich die betreffenden Angaben im Frachtbrief jedoch als unrichtig erweisen, erhebt die Eisenbahn für die Feststellung des Gewichts und der Stückzahl die tarifmäßige Gebühr und bei Feststellung des Inhalts der Sendung die dadurch entstandenen Kosten. Wurden diese Gebühren und Kosten nicht sofort bezahlt, so belasten sie die Sendung.

4. Findet die Feststellung auf der Versandstation statt, so ist der Absender, findet sie auf der Bestimmungsstation statt, der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, wenn sie nicht im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorgenommen wird. Erscheint der Aufgeforderte nicht, oder findet die Feststellung auf einer Unterwegsstation statt, so sind zwei Zeugen hinzuzuziehen, die nicht der Eisenbahn angehören.

5. Nach Ablieferung an den Empfänger ist die Eisenbahn nur dann berechtigt den Inhalt sowie den im Tarif vorbehaltenen Gebrauch der Sendung zu prüfen, wenn auf Grund der im Frachtbriefe eingetragenen Erklärung des Absenders die Fracht nach einem Tarif berechnet wurde, dessen Anwendung von Bedingungen abhängig ist, welche erst nach der Abnahme der Sendung erfüllt werden können.

6. Bei Stückgütern, die von der Eisenbahn verladen werden, ist diese verpflichtet, Anzahl und Gewicht bei der Annahme festzustellen. Für die Verwiegung von Stückgütern ist die Eisenbahn berechtigt, die im Tarif festgesetzte Gebühr zu erheben. Dem Absender oder dessen Beauftragten steht das Recht zu, der Feststellung beizuwohnen.

7. Bei allen anderen Sendungen ist die Eisenbahn auf Antrag des Absenders im Frachtbriefe verpflichtet, auf der Versandstation das Gewicht und die Stückzahl festzustellen, wenn diese Station die entsprechenden Wiegevorrichtungen besitzt und die Beschaffenheit des Gutes sowie die Betriebsverhältnisse dieses gestatten. Das Gewicht hat die Eisenbahn auch ohne Antrag festzustellen, wenn es im Frachtbrief nicht angegeben ist. Ist die Feststellung des Gewichts auf der Versandstation nicht möglich, so hat die Eisenbahn die Verwiegung auf einer anderen unterwegs gelegenen Station oder auf der Bestimmungsstation auszuführen, sofern diese Stationen entsprechende Wiegevorrichtungen besitzen. Für diese Feststellungen ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

8. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Verwiegung der Güter nach eigener Wahl auf einer gewöhnlichen Waage oder auf einer Gleiswaage vorzunehmen, auch über die Art der Verwiegung zu entscheiden. Wenn die Sendung aus mehreren Stücken besteht, wird jedes einzelne Stück oder werden bestimmte Teile der Sendung nur dann besonders gewogen, wenn der Absender im Frachtbrief das Gewicht der einzelnen Stücke oder der einzelnen Teile getrennt angegeben hat. Für solche Verwiegung ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

9. Der Absender kann bei der Aufgabe verlangen, daß ihm Gelegenheit geboten werde, der Feststellung der Stückzahl und des Gewichts beizuwohnen, wenn sie auf der Versandstation erfolgt. Stellt er ein solches Verlangen nicht, oder nimmt er die ihm gebotene Gelegenheit nicht wahr, so hat er die tarifmäßige Gebühr nochmals zu zahlen, wenn die Eisenbahn entsprechend einem späteren Antrage mit einer nochmaligen Ausführung einverstanden ist.

§ 7.

10. Bei Verwiegung der Sendung auf der Gleiswaage kann die Eisenbahn das Gewicht der Sendung unter Zugrundelegung des an dem Eisenbahnwagen angeschriebenen Eigengewichts ermitteln. Die Eisenbahn hat jedoch auf Verlangen des Verfügungsberechtigten das Eigengewicht des Wagens festzustellen, wenn die Station entsprechende Wiegevorrichtungen besitzt und die Betriebsverhältnisse dies gestatten. Der Verfügungsberechtigte kann die Feststellung des Eigengewichts des Wagens auf einer anderen Station verlangen, die entsprechende Wiegevorrichtungen besitzt. Wird hierbei festgestellt, daß das Eigengewicht des Wagens dem angeschriebenen nicht entspricht, so wird das festgesetzte Eigengewicht der Gewichtsermittelung zugrunde gelegt.

11. Ergibt das auf Verlangen des Berechtigten festgestellte Eigengewicht des Wagens keine größere Differenz als 2 v. H. des am Wagen angeschriebenen Eigengewichts, wird die tarifmäßige Gebühr erhoben. In diesem Falle hat die Eisenbahn das Recht, für die Beförderung des Wagens nach und von der Wiegestation die Fracht zu erheben.

12. Ergibt die ohne Feststellung des Eigengewichts des Wagens vorgenommene bahnamtliche Nachwägung der Sendung auf der Gleiswaage keine größere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht als 2 v. H. des am Wagen angeschriebenen Eigengewichts, so wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als Grundlage zur Frachtberechnung angenommen.

13. Die Feststellung des Gewichts und der Stückzahl gemäß Ziffer 6 und 7 dieses Paragraphen sowie des Eigengewichts des Wagens hat die Eisenbahn auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen. Erfolgt die Feststellung auf der Versandstation, so ist die Bescheinigung auch auf das Frachtbriefduplikat zu setzen. Wurden diese Feststellungen nicht auf der Versandstation vorgenommen, ist die Eisenbahn auf Verlangen des Aufgebers verpflichtet, das Ergebnis der Nachwägung nachträglich im Duplikate einzutragen.

14. Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen im Frachtbriefe, die zur Folge haben können:

daß Gegenstände angenommen werden, die gemäß § 3 Ziff. 1 (4) dieser V.O.G. von der Beförderung ausgeschlossen sind,

daß das Gut eine niedrigere Fracht genießt,

daß die normale Anwendung des Tarifs verhindert wird,

oder bei Nichtbeachtung der in der Anlage A vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften, sowie bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen, vorbehaltlich der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und gegebenenfalls der Haftung für den Schaden sowie der strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt festgestellt:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung gemäß § 3 Ziff. 1 (4) dieser V.O.G. ausgeschlossenen, oder der in der Anlage A aufgeführten Gegenstände, oder bei Nichtbeachtung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften, wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

für die von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände sowie für explosierbare und selbstentzündliche Gegenstände der Klassen I und II der Anlage A 8 Gulden,

für leichtentzündliche, giftige und ätzende Flüssigkeiten und Gegenstände der Klassen III, IV und V der Anlage A 6 Gulden,

für ekelerregende und übelriechende Gegenstände der Klasse VI der Anlage A 3 Gulden,

für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes, in welchem obige Gegenstände vorgefunden wurden.

b) In allen anderen Fällen festgestellter Unrichtigkeit des im Frachtbrief angegebenen Inhaltes oder bei der Feststellung unrichtiger Angaben oder Erklärungen, welche eine niedrigere Frachtberechnung zur Folge haben könnte, beträgt der Zuschlag

das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die auf Grund der unrichtigen Inhaltsangabe oder unter Berücksichtigung der unrichtigen Angaben oder Erklärungen berechnet wurde, und der Fracht, welche bei richtiger Inhaltsangabe bezw. richtigen Angaben oder Erklärungen auf die Sendung für den ganzen Weg von der Versand- bis zur Bestimmungsstation entfällt. Selbst wenn kein Frachtunterschied besteht, beträgt der Zuschlag mindestens 1 Gulden. Die Eisenbahn erhebt einen Frachtzuschlag von 1 Gulden auch dann, wenn eine unrichtige Angabe keine niedrigere Frachtberechnung zur Folge haben könnte.

§ 7

c) Bei Angabe eines niedrigeren Gewichtes oder einer geringeren Stückzahl einer vom Absender verladenen Sendung beträgt der Zuschlag

das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und das ermittelte Gewicht bezw. die Stückzahl von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag

das Sechsfache der Fracht für das die Belastungsgrenze übersteigende Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

15. Eine Überlastung liegt vor, wenn die wie folgt ermittelte Belastungsgrenze (Tragfähigkeit) eines Wagens überschritten ist:

Wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, wird diese als normales Ladegewicht angesehen; die Belastungsgrenze (Tragfähigkeit) entspricht alsdann diesem Ladegewicht zuzüglich 5 v. H.

Wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, bezeichnet die niedrigere Zahl die normale Belastung, die höhere Zahl die Belastungsgrenze (Tragfähigkeit).

Wird bei ein und demselben Wagen ein höheres als im Frachtbrief angegebenes Gewicht und zugleich eine Überlastung des Wagens festgestellt, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

16. Die Frachtzuschläge hat der Absender zu zahlen. Wenn der Absender den Frachtzuschlag noch nicht bezahlt hat, wird die Sendung nur nach Bezahlung des auf der Sendung lastenden Frachtzuschlages an den Empfänger ausgeliefert. Nach dem Bezuge der Sendung haftet der Empfänger für den Frachtzuschlag, welcher infolge Nichterfüllung einer durch den Versender bei der Inhaltsangabe im Frachtbriefe eingetragenen Bedingung entstanden ist, wenn von der Erfüllung dieser Bedingung die Anwendung eines ermäßigten Tarifs abhängig ist. (§ 7 Ziff. 5.)

17. Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, oder Überlastung des Wagens, wenn die Eisenbahn zur Verwiegung der Sendung verpflichtet war oder wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat, bei unrichtiger Angabe der Stückzahl, wenn der Absender die Nachzählung der Stücke durch die Eisenbahn beantragt hat;

b) bei einer während der Beförderung infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die geltenden Bestimmungen eingehalten hat;

c) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist.

18. Wenn die Überlastung eines Wagens durch die Versandstation oder durch eine Zwischenstation festgestellt wird, muß der überschießende Teil der Ladung aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlages kein Anlaß vorliegt. Der Absender ist gegebenenfalls unverzüglich durch Vermittlung der Versandstation zur Verfügung über den überschießenden Teil der Ladung aufzufordern.

Wenn die Eigenschaft des Gutes oder Rücksichten auf die Vorschriften der Zoll- oder Steuerbehörden, tierärztlicher oder anderer Verwaltungsbehörden die Zurücklassung des überschießenden Teiles der Ladung nicht zulassen, muß die Sendung unter Beachtung der Bestimmungen des § 14 Abschnitt V in einem anderen oder in zwei Wagen umgeladen werden.

19. Die Fracht für den überschießenden Teil der Ladung wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des in Ziffer 14 dieses Paragraphen vorgesehenen Frachtzuschlages; bei Entladung werden die Kosten für diese Maßnahme nach dem Nebengebührentarif für die Eisenbahn, die sie ausführt, berechnet.

20. Für die Lagerung des Übergewichts der Sendung wird das tarifmäßige Lagergeld vom Tage der Entladung erhoben. Wenn infolge des Abladens des Übergewichts der Wagen aufgehalten wurde, so wird für den Aufenthalt das tarifmäßige Wagenstandgeld, jedoch nicht mehr als für einen Tag, erhoben, sofern die Eisenbahn nicht gemäß Ziff. 7 dieses Paragraphen zur Verwiegung der Sendung verpflichtet war.

21. Wenn der Absender vorschreibt, daß der überschießende Teil der Ladung zurückgeschickt oder weiterbefördert werden soll, so wird dieser als besondere Sendung behandelt, sofern die Tarife nicht die Zuladung des abgenommenen Übergewichts zu einer anderen Sendung desselben Absenders gestatten.

22. Wenn der Absender über das abgeladene Übergewicht binnen 8 Tagen nach Absendung der Verständigung von dem Abladen nicht verfügt, wird nach den Bestimmungen des § 24 Ziff. 6, 7 u nd 8 vorgegangen. § 7.

23. Für den Schaden sowie die Kosten, welche infolge der Überlastung des Wagens entstehen, haftet der Absender.

§ 8. Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefduplikat

§ 8.

1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt, welcher die Aufgabestation, die Eisenbahnverwaltung und den Tag der Annahme der Sendung zu enthalten hat. Mit demselben Stempel sind die dem Frachtbriefe angefügten Blätter (§ 6 Ziff. 9d) zu versehen.

2. Der Frachtbrief ist nach vollständiger Auflieferung des darin verzeichneten Gutes und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Beträge ohne Verzug abzustempeln, und zwar auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart.

3. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

4. Jedoch bilden bezüglich der Güter, deren Aufladen nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung, nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung dem Absender obliegt, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung oder Nachzählung durch die Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

5. Für die Richtigkeit und Genauigkeit des durch die Eisenbahn festgestellten Gewichts sowie der Stückzahl haftet die Eisenbahn nur insofern, als das Ergebnis dieser Feststellung den Frachtvertrag betrifft.

6. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat nach Muster D I zu bescheinigen. Die Frachtbriefduplikate müssen zum Nachweis, daß sie den Vorschriften der Verkehrsordnung entsprechen, gleichzeitig mit den Frachtbriefen gemäß den Bestimmungen des § 6 Ziff. 4 dieser V.O.G. mit dem Prüfungsstempel der Eisenbahn versehen sein. Für die Abstempelung der Duplikate wird keine Gebühr erhoben. Das Duplikat muß mit dem Frachtbriefe gleichlauten. Die dem Frachtbriefe angefügten Blätter sind in Abschrift dem Duplikate beizugeben.

7. Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Frachtbriefes oder eines Ladescheines und dient ausschließlich zu den in der Verkehrsordnung oder in den Tarifen vorgesehenen Zwecken.

8. Auf Verlangen des Absenders ist die Annahme des Gutes auch in anderer Form z. B. durch Unterstempelung einer Eintragung in einem Quittungsbuch oder dergleichen, zu bescheinigen. Eine solche Bescheinigung hat nicht die Bedeutung eines Frachtbriefduplikates.

§ 9. Tarife. Grundsätze für die Frachtberechnung. Wegevorschriften

§ 9.

1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben.

2. Die in den Tarifen enthaltenen Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie dieser Verkehrsordnung nicht widersprechen.

3. In den Tarifen ist die Zeitschrift anzugeben, in welcher ihre Einführung sowie die späteren Änderungen verlautbart werden, ferner wo und zu welchem Preise die Tarife käuflich zu erhalten sind.

4. Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

5. Jede Eisenbahnstation ist verpflichtet, die sie betreffenden Tarife auf Verlangen den Interessenten während der Dienststunden zur Einsicht zu überlassen.

6. Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten frühestens 4 Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde kann diese Frist auf 2 Wochen abgekürzt werden. In diesem Falle muß in der Veröffentlichung auf die Genehmigung Bezug genommen werden. Tarife, die für eine bestimmte Zeit eingeführt werden, verlieren mit Ablauf der Geltungsdauer ihre verbindliche Kraft, ohne daß es einer Veröffentlichung bedarf. Änderungen werden in derselben Weise wie der Tarif veröffentlicht.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen betreffend den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Tarife, beziehen sich nicht auf die in den §§ 11 Ziff. 6, § 14 Ziff. 18, § 16 Ziff. 43 dieser V.O.G. vorgesehenen Fälle.

§ 9. 7. Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten insbesondere auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gültig sind. Wenn eine Eisenbahn für alle Güter oder für einzelne von ihnen, oder für bestimmte Strecken, nur einen Tarif für eine einzige Beförderungsart besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die für die Beförderungsart des betreffenden Frachtbriefs vorgesehen sind.

8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die gemäß den Bestimmungen dieser Verkehrsordnung sowie den geltenden Tarifen berechneten Fracht- und Nebengebühren im Frachtbrief einzutragen.

9. a) Wenn der Absender auf dem Frachtbrief den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, werden die Beförderungskosten nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Stationen, auf denen die von Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleich zu achten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift für die Feststellung der Stationen, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen, genügt. Die Eisenbahn sucht unter den Beförderungswegen, die für diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages gültig sind, den Beförderungsweg aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

c) Wenn der Absender im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einer Zwischenstation gemäß Ziffer 1 § 17 der V.O.G. vorgeschrieben hat, ohne Angabe des Beförderungsweges, sucht die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, welche die genannte Zwischenstation berühren, den aus, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Beförderungskosten werden nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a) und c) erwähnten Fällen direkte Tarife zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation auf dem durch den Absender vorgeschriebenen Beförderungswege oder zwischen der Versandstation und der Station, zu welcher der Absender die Fracht vorauszuzahlen wünscht, bestehen, so werden diese Tarife angewendet, vorausgesetzt, daß zur Zeit der Auflieferung auf den betreffenden Beförderungswegen ihre Anwendbarkeit nicht Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

e) Wenn der Absender weder den Beförderungsweg noch den anzuwendenden Tarif vorgeschrieben hat, oder wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Leitungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben sich widersprechen, so hat die Eisenbahn lebende Tiere sowie Eilgüter nach dem Tarife abzufertigen, welcher die kürzeste Lieferfrist und bei gleichen Lieferfristen in mehreren Tarifen nach dem am Tage des Vertragsabschlusses billigsten Tarife, alle anderen Sendungen nach dem am Tage des Vertragsabschlusses billigsten Tarife und bei gleichen Beförderungskosten auf mehreren Wegen auf dem Wege, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

Wenn der billigste Tarif ein Ausnahmetarif ist, wird er nur angewendet, wenn die in diesem Tarife vorgesehenen Bedingungen erfüllt wurden.

f) Ausnahme- oder Spezialtarife, welche eine Verlängerung der Lieferfrist (§ 11 Ziff. 11 dieser V.O.G.) oder die Beschränkung der Haftung gemäß § 34 Ziff. 1 vorsehen, dürfen nur dann angewendet werden, wenn der Absender deren Anwendung im Frachtbriefe vorgeschrieben hat.

g) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Erklärungen des Absenders betreffend die Station, in welcher die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder anderen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erledigen sind, sowie die Wegevorschrift bei lebenden Tieren immer zu beachten. Andere Vorschriften des Absenders werden soweit möglich berücksichtigt.

h) Die Eisenbahn kann außer den im § 5 Ziff. 6, § 23 Ziff. 1 dieser V.O.G. erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege vornehmen, wenn:

1. die Beförderungskosten und Lieferfristen nicht größer sind als die Kosten und Fristen auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege,
2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten immer auf den vom Absender angegebenen Stationen erfüllt werden.

Der Absender ist zu benachrichtigen, wenn die Beförderung auf einem anderen als dem von ihm vorgeschriebenen Wege erfolgt.

i) In den unter b), c) und e) erwähnten Fällen ist die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Leitungsweges oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit verantwortlich. § 9.

10. Als Grundlage zur Berechnung der Fracht dienen die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages gültigen Tarife. Wenn jedoch auf Verlangen des Absenders, oder mangels direkter Tarife die Fracht für Teilabschnitte des Beförderungsweges gesondert berechnet wird, werden der Frachtberechnung für jeden einzelnen Abschnitt diejenigen Tarife zugrunde gelegt, welche am Tage des Überganges der Sendung auf die einzelnen Abschnitte gültig sind.

11. Außer den in den Tarifen vorgesehenen Fracht- und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahn nur Barauslagen erhoben werden, wie Aus- und Einfuhrabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum andern, Kosten der Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt auf dem Frachtbrief zu berechnen, dem die Belege beizufügen sind. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Beweisstücke nicht dem Empfänger sondern dem Absender zuzustellen.

12. Für die Barauslagen darf die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr (Provision) erheben; gebührenfrei sind die durch die Eisenbahn bar bezahlten Zufuhrgebühren, die Fracht und andere tarifmäßige Gebühren, Postporto und Stempelgebühren.

§ 10. Verbot von Sonderübereinkommen

§ 10.

1. Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden.

2. Jedes Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

3. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen. Außerdem sind Ermäßigungen zulässig, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

§ 11. Lieferfristen

§ 11.

1. Die Lieferfristen betragen, sofern die Tarife keine kürzeren Fristen vorsehen:

A. Für Eilgüter:
  a) Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag;
  b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer . . . . . . 1 Tag;

B. Für Frachtgüter:
  a) Abfertigungsfrist . . . . 2 Tage;
  b) Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 250 Tarifkilometer . . . . . . 2 Tage;

Bei Stückgütern, welche enthalten:
1. bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände;
2. leere Gebinde von den unter 1. erwähnten Gegenständen;
3. Gegenstände, welche infolge ihrer Länge, Breite oder Höhe in normale gedeckte Wagen nicht verladen werden können,

werden die unter A und B angegebenen Fristen doppelt gezählt.

2. Wenn die Beförderung sich über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnnetze erstreckt, wird die Beförderungsfrist nach der gesamten Tarifentfernung zwischen der Versand- und Bestimmungsstation berechnet; die Abfertigungsfrist wird nur einmal berechnet, ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Eisenbahnen.

3. Die Lieferfristen werden über den vom Absender vorgeschriebenen oder den von der Eisenbahn gemäß den Bestimmungen des § 9 des V. O. G. gewählten Weg berechnet.

4. Die Eisenbahn kann mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen in folgenden Fällen festsetzen:

a) für Beförderungen
  1. unter Mitwirkung anderer Verkehrsmittel;
  2. mit einer Verbindungsbahn, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedene Netze verbindet;
  3. mit Eisenbahnlinien untergeordneter Bedeutung oder mit schwachem Güterverkehr;
  4. mit Eisenbahnen anderer als normaler Spurweite;
  5. von bzw. nach Güternebenstellen.

§ 11. b) Für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
eine ungewöhnliche Verkehrszunahme
oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

Die Zuschlagsfristen unter b) kann die Eisenbahn vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde selbst einführen.

Die Zuschlagsfristen müssen stets nach ganzen Tagen bemessen sein.

5. Die Zuschlagsfristen, die durch die in Ziff. 4 a) dieses Paragraphen vorgesehenen Verhältnisse begründet sind, müssen in die Tarife aufgenommen werden.

6. Die in Ziffer 4 dieses Paragraphen unter b) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift veröffentlicht werden und treten vor ihrer Veröffentlichung nicht in Kraft. Aus der Veröffentlichung muß zu ersehen sein, ob die Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde erteilt oder vorbehalten ist; wird die nachträgliche Genehmigung nicht innerhalb 8 Tagen nach Veröffentlichung der Zuschlagsfristen bekannt gemacht, so ist die Festsetzung nichtig.

7. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes (§ 8) folgenden Mitternacht (siehe jedoch Ziff. 10 dieses Paragraphen).

8. Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf:

a) das Gut dem Empfänger zugeführt ist, auch im Falle, wenn aus den von der Eisenbahn unabhängigen Gründen das zugeführte Gut nicht abgenommen wurde;

b) bei Gütern, die nicht zugeführt werden, der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt wurde (§ 16 Ziff. 3).

Für Güter, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht, (§ 16, Ziff. 7), ist die Lieferfrist gewahrt, wenn sie vor Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungsstation zur Ablieferung an den Empfänger bereitgestellt sind.

9. Der Lauf der Lieferfrist ruht:

a) für die ganze Dauer des Aufenthaltes, der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung verursacht wird;

b) für die Dauer des Aufenthaltes der Sendung infolge der gemäß § 5 Ziff. 6 dieser Verkehrsordnung angeordneten Verkehrsbeschränkungen;

c) für die Dauer jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung verhindert wird;

d) für die Dauer
des Aufenthalts der Sendung infolge eisenbahnamtlicher Prüfung, ob die Frachtbriefangaben über Inhalt, Gewicht und Stückzahl richtig sind;
des Aufenthaltes infolge Abladung oder Zuladung des Mehrgewichts, infolge Sicherung der Sendung oder Ausbesserung der Verpackung, Richtung des schlecht verladenen Gutes, sowie Umladung der Sendung, wenn in den vorstehenden Fällen ein Verschulden der Eisenbahn nicht vorliegt;

e) während der Dauer des durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders verursachten Aufenthaltes;

f) bei lebenden Tieren während des Aufenthaltes behufs Tränkung, Fütterung und Bespritzung, sofern hierdurch eine wesentliche Verzögerung der Beförderung erfolgt;

g) für Frachtgüter an Feiertagen.

Die Unterbrechung der Lieferfrist wird auf ganze Tage berechnet.

10. Die Lieferfrist beginnt bei allen Sendungen, wenn der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Feiertag ist, 24 Stunden später. Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Feiertag ist, läuft die Lieferzeit erst am darauffolgenden Tage ab.

11. Die Eisenbahn kann in Spezial- oder Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen längere als die in Ziffer 1 dieses Paragraphen festgesetzten Lieferfristen einführen.

§ 12.

§ 12. Zustand des Gutes. Verpackung und Bezeichnung der Sendung.

1. Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtliche Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Frachtbriefe besonders vermerkt wird. Der Absender haftet für den Schaden, welcher infolge des schlechten Zustandes des Gutes entstanden ist.

2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung, sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderer Güter sicher zu verpacken. § 12.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Bestimmungen dieser Verkehrsordnung und der Tarife.

3. Ist der Absender der obigen Vorschrift der Ziffer 2 nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder die Annahme des Gutes zu verweigern oder zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung unter genauer Beschreibung desselben anerkennt.

4. Der Absender haftet für die Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung, die in dieser Weise auf dem Frachtbrief anerkannt sind, sowie für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung.

Der Absender haftet auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, die im Frachtbriefe nicht anerkannt sind, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird.

5. Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf derselben Station aufzugeben pflegt, kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der in Ziff. 3 dieses Paragraphen enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, daß er auf dieser Station eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage F dieser V. O. G. hinterlegt. In diesem Falle muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei der Versandstation hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

6. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äußeren Zeichen und Nummern zu versehen, die keine Verwechslung zulassen und mit den auf dem Frachtbrief angegebenen Zeichen und Nummern genau übereinstimmen. Außerdem ist er verpflichtet, auf jedem Stück einen Zettel anzubringen, auf dem in unauslöschbarer Schrift die Bestimmungsstation angegeben ist. Die Eisenbahn kann auch verlangen, daß auf dem Zettel Name und Adresse des Empfängers angegeben werden.

Alte Anschriften oder Zettel müssen vom Absender durchgestrichen oder entfernt sein. Der Absender trägt die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

Werden die in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Handlungen durch die Eisenbahn erfüllt, ist sie berechtigt hierfür eine tarifmäßige Gebühr zu erheben.

7. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leichtzerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, daß diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, daß sie nicht zerbrechen, verlorengehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

8. Die Eisenbahn kann verlangen, daß kleine Stückgüter derselben Art (Kleineisenzeug oder dergl.), deren Annahme und Verladung nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich ist, durch Verbindung oder Verpackung zu größeren Einheiten zusammengefaßt werden.

§ 13. Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige Verwaltungsbehörden. Verpackung der Zollsendungen. § 13.

1. Der Absender ist verpflichtet dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und statistischen Vorschriften sowie der durch sonstige Verwaltungsbehörden erlassenen Anordnungen vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand eines und desselben Frachtbriefes bilden, es sei denn, daß Verwaltungs- und Tarifvorschriften etwas anderes bestimmen.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie in einer Station hinterlegt sind, muß der Frachtbrief die genaue Angabe enthalten, bei welcher Stelle sie hinterlegt sind.

2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

3. Der Absender haftet der Eisenbahn, sofern dieser kein Verschulden zur Last fällt, für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen könnten, sowie für alle Schäden, welche infolge Nichtbeachtung der Vorschriften der zuständigen Behörden durch den Absender entstanden sind. Wird infolge Fehlens, Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Begleitpapiere die Absendung, die Beförderung oder die Auslieferung der Sendung verzögert, ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Verzögerung das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld zu erheben.

§ 13. 4. Für den Verlust eines dem Frachtbriefe beigegebenen und darin angeführten Begleitpapieres (§ 6 Ziff. 9e) haftet die Eisenbahn, wenn hierdurch das Gut beschädigt, (ganzer oder teilweiser Verlust und Beschädigung), oder wenn die Lieferfrist überschritten wurde, nach den Bestimmungen des Titels III. Für andere Folgen des Verlustes eines derartigen Begleitpapieres haftet die Eisenbahn nur dann, wenn sie die Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns vernachlässigt hat.

5. Der Absender ist verpflichtet, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zoll- und Steuervorschriften zu sorgen. Wenn der Absender diese Vorschriften nicht befolgt, kann die Eisenbahn die Annahme der Sendung verweigern; sie ist auch berechtigt, die Sendung auf Rechnung des Absenders vorschriftsmäßig verpacken oder bedecken zu lassen.

6. Die über die Grenzen des Zollgebiets ein- oder auszuführenden Güter sowie die dieses Gebiet transitierenden Güter unterliegen der Anmeldepflicht für statistische Zwecke.

7. Die Sendungen unterliegen dem Registrierzwang für Zwecke der Eisenbahnwarenstatistik. Der Versender ist deshalb verpflichtet, bei der Abfertigungsstelle eine Registrierkarte zu kaufen, selbst auszufüllen und dem Frachtbriefe beizufügen. Wird die Registrierkarte in Vertretung des Versenders durch die Eisenbahn ausgefüllt, ist diese berechtigt, hierfür die tarifmäßige Gebühr zu erheben.

In Fällen, die in der zur Bekanntmachung der Tarife bestimmten Zeitschrift veröffentlicht werden, erledigt die Eisenbahn die Registrierung selbst ohne Registrierkarten. Für diese Arbeiten wird die im Tarif vorgesehene Gebühr erhoben.

Kapitel II

Ausführung des Frachtvertrages

§ 14. § 14. Auflieferung. Bestellung der Wagen. Verladung. Verwendung gedeckter oder offener Wagen. Umladung

I. Auflieferung

1. Die Güter müssen bei den durch die Eisenbahn bezeichneten Stellen während der Dienststunden, die von der Eisenbahn festzusetzen und durch Aushang bekanntzumachen sind, aufgeliefert werden.

2. Die Eisenbahn kann die Stückgüter gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst anfahren oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die hierfür verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39 dieser Verkehrsordnung.

Die Rollfuhrleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Dem Absender steht es frei, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen oder die Güter selbst anzufahren oder sie durch andere Unternehmer anfahren zu lassen.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

3. Die Eisenbahn kann im Tarif vorschreiben, daß das Überladen von Gütern, die auf der Versandstation von Schiffen, Kraftwagen und Flugzeugen unmittelbar auf die Eisenbahn übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39 dieser Verkehrs-ordnung.

Für die in dieser Ziffer angeführten Leistungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

4. An Feiertagen braucht die Eisenbahn gewöhnliche Frachtgüter nicht anzunehmen. Eilgutsendungen werden angenommen, sofern die Aufgabestation laut Tarif solche Sendungen an diesen Tagen annimmt und die Erfüllung von Zoll- und Steuervorschriften oder anderer Verwaltungsbehörden die Annahme nicht verhindern.

5. Wird die Annahme einer durch die Eisenbahn zu verladenden Sendung vom Absender dadurch verzögert, daß er nicht alle zum Frachtbrief gehörenden Güter binnen 24 Stunden aufliefert, kann die Eisenbahn für das eingelagerte Gut das tarifmäßige Lagergeld erheben. Dieses Recht steht der Eisenbahn auch zu, wenn der Absender den wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief nicht binnen 24 Stunden nach Beginn der Auflieferung berichtigt übergibt, oder wenn er die bei der Aufgabe der Sendung etwa vorauszuzahlenden Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist begleicht.

II. Bestellung der Wagen

6. Die Bereitstellung der Wagen für die Güter, die der Absender zu verladen hat, muß unter Angabe des Gutes, des ungefähren Gewichts und der Bestimmungsstation für einen bestimmten Tag nachgesucht werden. Bei der Bestellung des Wagens kann die Eisenbahn Sicherheit in der Höhe des tarifmäßigen Wagenstandgeldes für 1 Tag verlangen. Die für einen bestimmten Tag bestellten Wagen werden nur nach Möglichkeit gestellt. Können die Wagen zu dem Zeitpunkte, als nachgesucht wurde, nicht bereitgestellt werden, oder werden sie zu einem anderen Zeitpunkte, als nachgesucht wurde, bereitgestellt, ist der Absender kostenfrei, wo möglich, zu verständigen.

7. Wagen von bestimmten Ladegewichten, bestimmten Ladeflächen oder spezieller Bauart werden nur nach Möglichkeit bereitgestellt.

8. Nähere Bestimmungen über Bestellung der Wagen enthalten die Tarife.

9. Wird ein Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller eine im Tarif festzusetzende Gebühr zu entrichten, welche das Wagenstandgeld für einen halben Tag nicht überschreiten darf.

Wird ein Wagen nach der Bereitstellung aber noch vor Ablauf der Beladefrist abbestellt, so ist das tarifmäßige Wagenstandgeld höchstens für 24 Stunden zu zahlen.

Wird der Wagen nach Ablauf der Beladefrist abbestellt, so ist vom Zeitpunkte der Bereitstellung das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen, mindestens jedoch für einen Tag.

III. Verladung

10. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmen die Tarife, soweit nicht diese Verkehrsordnung andere Vorschriften darüber enthält, oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn getroffen und im Frachtbriefe vermerkt ist.

11. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Verladung die in den Tarifen vorgesehene Gebühr zu erheben. Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn die Verladung, welche der Eisenbahn obliegt, mit ihrer Zustimmung durch den Absender ausgeführt wird.

12. Die Eisenbahn ist verpflichtet, zur Verladung gehörig gereinigte und betriebsfähige Wagen zu stellen. Wenn die Verladung dem Absender obliegt, hat er sich vor der Verladung zu überzeugen, ob der bereitgestellte Wagen der Bauart nach für die zu verladende Sendung geeignet ist, ob er rein ist und an den Wänden, am Fuß- und Dachboden keine offensichtlichen Mängel vorhanden sind, durch welche eine Beschädigung der Sendung erfolgen könnte. Werden solche Mängel festgestellt, kann der Absender die kostenfreie Bereitstellung eines anderen Wagens verlangen.

Überdies gelten die in den Tarifen vorgesehenen Bestimmungen betreffend die Beladung von Güterwagen.

13. Wenn die Verladung dem Absender obliegt, so ist er gegenüber der Eisenbahn für alle Schäden und Kosten, die aus einer mangelhaften Verladung entstehen, haftbar.

14. Wenn am Wagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit (Belastungsgrenze) angeschrieben sind, ist für die Beladung das Ladegewicht maßgebend. Eine Belastung über das Ladegewicht hinaus ist nur dann zulässig, wenn nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, daß die Belastung infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung die Tragfähigkeit des Wagens überschreiten werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung ist in keinem Falle gestattet. Bei Wagen, an denen nur das Ladegewicht angeschrieben ist, darf die angeschriebene Gewichtsgrenze bis zu 5 v. H. überschritten werden.

15. Die Verladung durch den Absender hat in der Regel während der Dienststunden (§ 14 Ziff. 1) zu erfolgen, sie muß innerhalb der von der Eisenbahn im Tarif festgesetzten Frist vollendet sein. Diese Frist beginnt mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung des Wagens, frühestens jedoch vom Beginn der Dienststunden der Aufgabestation.

16. Wird die Frist überschritten oder wird der wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit beanstandete Frachtbrief nicht innerhalb der Ladefrist berichtigt übergeben oder werden die etwa vorauszuzahlenden Frachtbeträge und Gebühren nicht innerhalb derselben Frist beglichen, so hat der Absender das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen. Für Feiertage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Ladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Die Eisenbahn kann, wenn die Ladefrist um mehr als 24 Stunden überschritten wird, die Bestellung als erloschen betrachten, das Gut auf Kosten und Gefahr des Absenders ausladen und auf Lager nehmen oder einem Spediteur übergeben. Auf Stationen, welche an Feiertagen für den Ladedienst geöffnet sind, wird das Wagenstandgeld wie an gewöhnlichen Tagen berechnet.

17. Der Lauf der in den Ziffern 5 und 15 dieses Paragraphen vorgesehenen Fristen ruht:

a) für die Dauer der Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- und andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, soweit die Erledigung dieser Förmlichkeiten nicht durch Verschulden des Absenders verzögert wird;

b) an Feiertagen auf den für die Güterabfertigung an diesen Tagen geschlossenen Stationen;

c) für die Zeit, während welcher die Verladung infolge eisenbahnamtlicher Anordnung unmöglich war, sofern diese Anordnung nicht durch den Absender veranlaßt wurde.

§ 14. 18. Wenn die ordnungsmäßige Abwickelung des Verkehrs durch Güteranhäufungen in der Aufgabestation gefährdet wird, ist die Eisenbahn berechtigt, nach Maßgabe des Bedarfs die Ladefristen und die lagergeldfreie Zeit abzukürzen sowie das Wagenstandgeld, das Lagergeld und die Gebühr für Abbestellung der Wagen zu erhöhen.

Verfügungen dieser Art müssen durch die Aufsichtsbehörde bestätigt werden und können am Tage ihrer Bekanntgabe in der für die Verlautbarung der Tarife bestimmten Zeitschrift in Kraft treten. Wenn jedoch zur Erhaltung des ordnungsmäßigen Verkehrs die sofortige Einführung solcher Anordnungen erforderlich ist, hat die Eisenbahn das Recht, solche Anordnungen mit Gültigkeit vom Aushangstage ab in einer entsprechenden Bekanntmachung auf der gegebenen Station in Kraft zu setzen. In dem Aushange ist zu vermerken, daß diese Anordnung der späteren Bestätigung der Aufsichtsbehörde bedarf. Erfolgt diese Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde nicht innerhalb 8 Tagen nach dem in der Bekanntmachung angegebenen Tage, so ist die Verfügung als nichtig zu betrachten. Diese durch Stationsaushang bekanntgemachten Anordnungen sowie deren spätere Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde sind in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift zu veröffentlichen.

IV. Verwendung bedeckter oder offener Wagen

19. Die Tarife bestimmen, welche Güter in offenen Wagen befördert werden dürfen und unter welchen Bedingungen Wagendecken für offene Wagen mietweise überlassen werden.

Der Absender kann im Frachtbriefe verlangen:

a) daß Güter in bedeckten Wagen befördert werden, für die der Tarif offene Wagen vorsieht;

b) daß Güter in offenen Wagen befördert werden, für die der Tarif gedeckte Wagen vorsieht.

Dieses Verlangen wird nicht berücksichtigt, wenn die Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderer Verwaltungsbehörden oder zwingende Gründe des Betriebes entgegenstehen.

Im Falle der Berücksichtigung des unter a) erwähnten Antrages kann die Eisenbahn eine im Tarif festzusetzende höhere Fracht erheben.

V. Umladung

20. Wenn infolge mangelhafter Verladung durch den Absender, welche äußerlich bei der Annahme nicht wahrnehmbar war, die Sendung umgeladen, gerichtet, oder in anderer Weise verladen werden mußte, fallen die entstandenen Kosten dem Absender bzw. Empfänger zur Last (§ 17). Wird hierdurch der Wagen aufgehalten, erhebt die Eisenbahn das tarifmäßige Wagenstandgeld, längstens jedoch für 1 Tag. Mit dem abgeladenen Teil der Sendung wird wie mit dem abgeladenen Übergewicht gemäß § 7 Ziff. 18 dieser V. O. G. verfahren.

21. Wenn die Eisenbahn eine durch den Versender verladene Sendung ohne Verschulden des Absenders umladen, richten oder auf eine andere Weise verladen muß, so ist diese Tätigkeit kostenlos und ohne Erhebung von Wagenstandgeld zu bewirken; die Weiterbeförderung der abgeladenen Teilsendung erfolgt gleichfalls unentgeltlich.

22. Wenn die Sendung aus Gegenständen besteht, deren Umladung besondere Sorgfalt oder Fachkenntnisse erfordert (z. B. lose Früchte, unverpackte Glaswaren usw.) kann die Eisenbahn den Absender um Weisungen bezüglich der Verladung angehen.

23. Wenn die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse oder die Eigentümlichkeit des Gutes die Aus- oder Umladung nicht gestatten, kann die Eisenbahn die Sendung anhalten und Verfügung vom Absender verlangen.

24. Erteilt der Absender binnen 8 Tagen vom Tage der Absendung der Aufforderung keine Weisungen oder sind die Weisungen undurchführbar, wird im Sinne des § 24 Ziff. 6, 7 und 8 verfahren.

25. In obigen Fällen kann die Eisenbahn, wenn sie sich an den Absender um Weisungen bezügl. der Umladung wendet, Wagenstandgeld für die ganze Dauer des Aufenthaltes des Wagens erheben, sofern die Umladung durch Verschulden des Absenders erfolgt; erfolgt dagegen die Umladung nicht durch ein Verschulden des Absenders, so ist Wagenstandgeld nur für die Zeit nach Ablauf der oben angegebenen achttägigen Frist zu erheben.

§ 15. § 15. Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden

1. Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut sich unterwegs befindet, von der Eisenbahn erfüllt.

2. Der Absender kann entweder selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der im vorigen Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnen, um alle nötigen Aufklärungen zu geben und sachdienliche Bemerkungen zu machen, ohne daß daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Förmlichkeiten selbst zu erfüllen.

§ 15.

3. Will der Absender selbst oder durch einen namhaft gemachten Bevollmächtigten der Zoll- oder Steuerbehandlung beiwohnen, hat er dies im Frachtbriefe in der Spalte „Erklärungen des Absenders betr. Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- und sonstigen Verwaltungen vorgeschriebenen Förmlichkeiten“ unter Bezeichnung der Zollabfertigungsstation zu vermerken. Auf Antrag und gegen Erstattung der Kosten ist der Absender oder sein Bevollmächtigter von der Ankunft des Gutes auf der Station, wo diese Behandlung stattfindet, zu benachrichtigen.

4. Schreibt der Absender im Frachtbriefe für die Erledigung der Zoll-, Steuer- und Polizei- oder anderen verwaltungsbehördlichen Förmlichkeiten eine Weise vor, die durch die Eisenbahn nicht ausgeführt werden kann, so werden die Förmlichkeiten von der Eisenbahn in der Weise erfüllt, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Eisenbahn hat den Versender hiervon auf seine Kosten zu verständigen.

5. Wird infolge der Erledigung der von den Zoll-, Steuer-, Polizei- sowie anderen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten die Beförderung der Sendung länger als 48 Stunden nicht durch Verschulden der Eisenbahn aufgehalten, so kann die Eisenbahn nach Ablauf dieser Frist das tarifmäßige Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben. Für die Erledigung der von den Zoll-, Steuer-, Polizei- oder durch andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten bei der Auslieferung der Sendung beträgt die lagergeldfreie bzw. wagenstandgeldfreie Frist 1 Tag.

In diese Fristen werden der Tag der Stellung des Wagens für die Erledigung der Förmlichkeiten, der Tag der Ausladung der Sendung sowie die Feiertage nicht eingerechnet, sofern an diesen Tagen das betreffende Amt diese Förmlichkeit nicht erledigt.

6. Wenn die statistische Anmeldepflicht während der Beförderung oder auf Verlangen des Absenders bzw. Empfängers durch die Eisenbahn erfüllt wird, werden die tatsächlichen Auslagen für den Anmeldeschein und die statistische Gebühr erhoben.

Bei den vom Auslande sowie von Privat- und Schmalspurbahnen anlangenden Sendungen werden die Anmeldescheine durch die Bestimmungsstation ausgefüllt und der Preis für die Anmeldescheine vom Empfänger erhoben.

7. Wenn auf der Bestimmungsstation ein Zollamt besteht, und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation vorschreibt, oder beim Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut unverzollt auf der Bestimmungsstation ankommt, hat der Empfänger das Recht, auf der Bestimmungsstation die Zollbehandlung zu besorgen.

Wenn er von diesem Recht Gebrauch macht, muß er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten begleichen und den Frachtbrief einlösen.

Wenn die Zollförmlichkeiten weder vom Empfänger noch vom Versender innerhalb der durch die Zollvorschriften vorgesehenen Fristen erledigt werden und der Frachtbrief nicht eingelöst wird, können diese Zollförmlichkeiten nach Verständigung mit dem Zollamt von der Eisenbahn erledigt werden.

8. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Verfügungsberechtigten oder im Sinne der geltenden Vorschriften von Amts wegen die Zoll-, Steuer-, Polizei- und andere durch die Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten erledigt, so hat sie das Recht, dafür eine im Tarif vorgesehene Gebühr zu erheben. Diese Leistungen kann die Eisenbahn unter ihrer Verantwortung einem Kommissionär übertragen oder durch eigene Organe ausführen. In beiden Fällen hat die Eisenbahn die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

§ 16.

§ 16. Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes. Einlösung des Frachtbriefes. Auslieferung. Ausladung. Nachweisung und Nachzählung in der Bestimmungsstation. Zuführung. Abnahme- und Entladefristen

I. Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft der Sendung

1. Die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes geschieht nach Wahl der Eisenbahn durch die Post, durch Fernsprecher, durch Telegramm oder schriftlich durch besonderen Boten.

Auf schriftlichen Antrag des Empfängers kann die Abfertigungsstelle eine besondere Art der Benachrichtigung mit ihm vereinbaren.

2. Die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung hat erst dann zu erfolgen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation angelangt ist.

3. Die Benachrichtigung gilt als bewirkt: bei Zustellung durch die Post 12 Stunden, durch Telegramm 3 Stunden nach der Aufgabe, bei Zustellung durch Fernsprecher oder durch einen Boten mit der Aufgabe bezw. mit der Aushändigung.

§ 16. 4. Der Bote hat die Benachrichtigung dem Empfänger oder einer ermächtigten Person, in ihrer Abwesenheit einem erwachsenen Familienmitgliede, Gesellschafter oder einem beim Empfänger beschäftigten Angestellten einzuhändigen. Die Zustellung ist durch Unterschrift zu bestätigen unter Angabe des Tages und der Stunde der Zustellung.

5. Wurde die Zustellung durch Boten vergeblich versucht, kann die Eisenbahn die Benachrichtigung nach eigenem Ermessen durch die Post, Telegramm oder Fernsprecher ausführen. In diesem Falle werden die obigen Fristen vom Zeitpunkte des Erscheinens des Boten mit der Benachrichtigung beim Empfänger gerechnet.

6. Ausgefertigt wird die Benachrichtigung unentgeltlich; für die Zustellung oder Zusendung kann die Eisenbahn den Ersatz ihrer Auslagen verlangen.

7. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger schriftlich darauf verzichtet, und bei bahnlagernd gestellten Gütern, wenn der Absender die Benachrichtigung im Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben hat und schließlich bei Stückgutsendungen, welche die Eisenbahn gemäß Ziff. 26 dieses Paragraphen dem Empfänger zuführt.

8. Ist eine Wagenladung wegen Laufunfähigkeit des Wagens unterwegs umgeladen worden, so muß dies dem Empfänger bei der Benachrichtigung mitgeteilt werden.

II. Einlösung des Frachtbriefes. Ablieferung

9. Nach Bezahlung der aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Beträge ist die Eisenbahn verpflichtet, auf der Bestimmungsstation dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger die Sendung nebst Frachtbrief, auf dem der Empfang der entrichteten Beträge zu bescheinigen ist, auszuhändigen.

Mit der Annahme des Frachtbriefes und der Sendung übernimmt der Empfänger der Eisenbahn gegenüber die Verpflichtung zur Bezahlung sämtlicher aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Beträge (siehe jedoch § 18 Ziff. 4).

10. Zur Einlösung des Frachtbriefes gilt derjenige als ermächtigt, welcher die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung, versehen mit der Empfangsbestätigung durch den Empfänger, vorzeigt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Identität des Empfängers oder die Echtheit seiner Unterschrift zu prüfen.

11. Die Sendung wird nach Vorzeigen des durch die Station quittierten Frachtbriefes ausgeliefert. Die Person, die den eingelösten Frachtbrief vorzeigt, wird als durch den Empfänger zur Empfangnahme ermächtigt angesehen.

In den Fällen, in welchen die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung unterbleibt (§ 16 Ziff. 7) wird die Sendung dem im Frachtbriefe namhaft gemachten Empfänger, welcher sich auf Verlangen zu legitimieren hat, ausgehändigt.

12. Bei der Auslieferung der Sendung kann die Eisenbahn außer der Empfangsbescheinigung andere Bescheinigungen z. B. über die ordnungsmäßige oder fristgemäße Auslieferung nicht verlangen.

13. Vor der Einlösung des Frachtbriefes hat der Empfänger kein Recht, die Sendung oder einzelne Teile derselben zu öffnen oder Warenproben zu entnehmen. Die Eisenbahn kann jedoch gestatten, daß von einigen Gütern Proben entnommen werden und zwar auf allen oder nur auf einigen Stationen unter den in den Tarifen verzeichneten Bedingungen.

14. Vom Empfänger abzuholende Güter sind ihm auf den zur Abnahme der Sendungen bestimmten Plätzen bereitzustellen.

15. Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich die Übergabe an die Zoll- und Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter Verschluß der Eisenbahn stehen, sowie die nach dieser Verkehrsordnung zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause.

16. Wenn die Eisenbahn die Sendungen nach der Wohnung des Empfängers gemäß Ziff. 26 dieses Paragraphen nicht zuführt, ist die durch den Versender bezeichnete Eisenbahnbestimmungsstation als Ort der Auslieferung anzusehen und zwar auch dann, wenn der Versender im Frachtbrief einen anderen Zustellungsort bezeichnet haben sollte (§ 6 Ziff. 9 g).

17. Nach Ankunft der Sendung auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, ohne Rücksicht darauf, ob er im eigenen oder fremden Interesse handelt, gegen die Eisenbahn die aus dem Frachtvertrage hervorgehenden Ansprüche geltend zu machen, wenn er die in Ziffer 9 dieses Paragraphen festgesetzten Verpflichtungen erfüllt hat. Insbesondere ist er berechtigt, die Herausgabe des Frachtbriefes und der Sendung von der Eisenbahn zu verlangen, sofern der Versender der Eisenbahn nicht eine abweichende Anweisung auf Grund des § 21 erteilt hat.

III. Ausladung

18. Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind, hat der Tarif zu bestimmen, soweit nicht diese Verkehrsordnung Vorschriften darüber enthält.

19. Der Absender kann im Frachtbriefe verlangen:

a) daß die laut Tarif durch den Empfänger auszuladenden Güter durch die Eisenbahn,

b) daß die laut Tarif durch die Eisenbahn auszuladenden Güter durch den Empfänger auszuladen sind.

Ein solches Verlangen kann auch der Empfänger stellen, sofern der Absender im Frachtbriefe keinen entgegengesetzten Antrag eingetragen hat.

Die Eisenbahn ist nur dann verpflichtet obige Anträge zu berücksichtigen, wenn nach ihrem Ermessen die Beschaffenheit des Gutes, die örtlichen sowie die Betriebsverhältnisse in der Bestimmungsstation es gestatten.

Werden solche Anträge berücksichtigt, hat die Eisenbahn dies im Frachtbriefe zu vermerken.

20. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Ausladung in solchem Falle eine im Tarif festgesetzte Gebühr zu erheben.

Zur Erhebung dieser Gebühr ist die Eisenbahn auch dann berechtigt, wenn die Ausladung, die der Eisenbahn obliegt, durch den Empfänger ausgeführt wird (§ 16 Ziff. 9 b).

IV. Nachzählung und Nachwiegung auf der Bestimmungsstation

21. Der Empfänger kann bei der Ablieferung verlangen, daß die Güter in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe nachgezählt und nachgewogen werden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die beantragte Nachwiegung und Nachzählung vorzunehmen, sofern sie auf der Bestimmungsstation entsprechende Wiegevorrichtungen besitzt und die Beschaffenheit des Gutes und die Betriebsverhältnisse dieses gestatten. Kann die Nachwiegung auf der Bestimmungsstation nicht vorgenommen werden, so kann das Gut auf der nächsten vom Empfänger bezeichneten und von der Eisenbahn als geeignet erachteten Waage in Gegenwart eines Bevollmächtigten der Eisenbahn nachgewogen werden. Der Empfänger hat die hierdurch entstehenden Kosten einschließlich der Entlohnung des Bevollmächtigten der Eisenbahn zu tragen.

22. Für die Nachzählung und Nachwiegung der Sendung auf Verlangen des Absenders gemäß § 6 Ziff. 9 i) oder des Empfängers gemäß Ziffer 21 dieses Paragraphen werden die tarifmäßigen Gebühren erhoben.

23. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Verwiegung der Güter nach eigener Wahl auf einer gewöhnlichen Waage oder auf der Gleiswaage vorzunehmen, auch über die Art der Verwiegung zu entscheiden. Wenn die Sendung aus mehreren Stücken besteht, wird jedes einzelne Stück oder es werden bestimmte Teile der Sendung nur dann besonders gewogen, wenn der Absender im Frachtbriefe das Gewicht der einzelnen Stücke oder der einzelnen Teile getrennt angegeben hat. Für solche Verwiegung ist die tarifmäßige Gebühr zu zahlen.

Wenn die Eisenbahn das Gut bei der Annahme gewogen und das Gewicht im Frachtbriefe vermerkt hat, kann sie das Verlangen der Nachwiegung auf der Bestimmungsstation ablehnen, wenn in dieser Station nicht dieselben Vorrichtungen wie auf der Station, auf der das Wiegen bei der Annahme bewirkt wurde, vorhanden sind. Der Empfänger kann jedoch die Nachwiegung in einer anderen Station, wo derartige Wiegevorrichtungen vorhanden sind, verlangen. In diesem Falle hat der Empfänger die Fracht für die Beförderung der Sendung zur Wiegestation und zurück zu bezahlen.

24. Wird bei der Nachzählung oder Nachwiegung eine Minderzahl oder ein Mindergewicht festgestellt, die von der Eisenbahn zu vertreten sind, so hat die Eisenbahn dem Empfänger die Gebühren für die Feststellung sowie andere Kosten zu ersetzen.

25. Für die Verwiegung von Gütern auf der Gleiswaage gellten die Vorschriften des § 7 Ziff. 10.

V. Zuführung

26. Die Eisenbahn kann die Stückgüter, welche sie selbst auszuladen hat, gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst zuführen oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die Stationen, welche Stückgüter zuführen, haben dieses bei den Güterabfertigungsstellen entsprechend zu verlautbaren. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 39.

Die Rollfuhrleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

27. Auch auf den Stationen, wo die Eisenbahn für die Zuführung sorgt, sind die Empfänger berechtigt, ihre Güter selbst abzuholen oder sie durch andere, als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer, abholen zu lassen. Wollen sie von diesem Rechte Gebrauch machen, so haben sie dies der Abfertigungsstelle vor der Ankunft des Gutes schriftlich anzuzeigen.

§ 16. 28. Die Eisenbahn kann jedoch im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde dieses Recht den Empfängern gemäß Ziff. 27 dieses Paragraphen vorübergehend oder wenn besondere Verhältnisse es erfordern, für längere Zeit beschränken oder aufheben. Eine derartige Anordnung muß in der im § 11 Ziff. 6 vorgesehenen Art verlautbart werden.

29. Müssen Güter nach Räumen der Zoll- oder Steuerverwaltung gebracht werden, die außerhalb der Bahnhöfe liegen, so kann dies die Eisenbahn gegen Erstattung der Kosten selbst besorgen oder unter ihrer Verantwortung auf Kosten des Verfügungsberechtigten durch einen Spediteur besorgen lassen, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat.

30. Die Eisenbahn kann im Tarif vorschreiben, daß das Überladen von Gütern, die auf der Bestimmungsstation vom Eisenbahnwagen unmittelbar in Schiffe, Kraftfahrzeuge und Flugzeuge übergehen sollen, gegen Zahlung der im Tarif oder durch Aushang bekanntzumachenden Gebühren von ihr selbst oder durch besondere Unternehmer ausgeführt wird.

Für diese Handlungen haftet die Eisenbahn als Spediteur.

31. Wenn nach dem gemäß § 6 Ziff. 9 g) angegebenen Bestimmungsort der Sendung auf der Bestimmungsstation ein bahnamtliches Rollfuhrunternehmen nicht besteht und wegen der Weiterbeföcderung weder vom Versender noch Empfänger Weisung ergangen ist, hat die Eisenbahn betr. Ausführung dieser Weiterbeförderung die Pflichten eines Spediteurs (§ 26 Ziff. 3).

32. Die gemäß Ziffer 26 dieses Paragraphen dem Empfänger zugeführte Sendung kann auch einem Familienmitgliede, Gesellschafter oder Angestellten ausgeliefert werden.

33. Die Stunden, innerhalb deren die Güter dem Empfänger von der Eisenbahn zugeführt werden, sind durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekanntzumachen.

VI. Fristen für die Abnahme und Entladung der Güter

34. Die von der Eisenbahn auszuladenden und von ihr nicht zugeführten Güter sind innerhalb der im Tarif festzusetzenden Frist abzunehmen. Diese Frist muß mindestens 24 Stunden betragen und beginnt mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes (§ 16, Ziff. 3).

Die Frist, innerhalb deren die vom Empfänger auszuladenden Güter abzunehmen sind, ist durch den Tarif bekanntzumachen. Die Frist beginnt mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes.

35. Sind die zu entladenden Wagen nicht rechtzeitig bereitgestellt, so beginnt die Entladefrist erst mit dem Zeitpunkte der Bereitstellung.

36. Sind die Güter bahnlagernd gestellt, und hat der Absender im Frachtbriefe die Benachrichtigung des Empfängers nicht ausdrücklich vorgeschrieben oder hat der Empfänger auf die Benachrichtigung schriftlich verzichtet oder ist die Benachrichtigung nicht möglich, so beginnt die Abnahmefrist mit der Bereitstellung des Gutes.

37. Die Auslieferung der Güter erfolgt während der Dienststunden. An Feiertagen braucht die Eisenbahn Frachtgüter nicht auszuliefern. Eilgüter werden ausgeliefert, vorausgesetzt, daß der zoll- oder steueramtlichen Behandlung kein Hindernis entgegensteht.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Güter während der Dienststunden abgefahren werden.

38. Der Lauf der Abnahme- und Ausladefristen ruht während der im § 15 Ziff. 5 festgesetzten Frist für die Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- und andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, ferner während der Zeit, während welcher die Abnahme infolge eisenbahnamtlicher Anordnungen unmöglich war, sofern diese Anordnung nicht durch den Empfänger verursacht wurde. Auf Stationen, welche für den Ladedienst an Feiertagen geschlossen sind, ruhen die Fristen auch an diesen Tagen.

39. Wird das Gut nicht innerhalb der festgesetzten Frist abgenommen, so ist das tarifmäßige Lager- oder Wagenstandgeld verwirkt. Auch kann die Eisenbahn die vom Empfänger nicht rechtzeitig ausgeladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten ausladen. Für Feiertage ist Wagenstandgeld nur dann zu zahlen, wenn die Entladefrist schon am Tage vorher abgelaufen ist. Auf Stationen, auf welchen der Ladedienst an Feiertagen geöffnet ist, wird für die Verzögerung der Ausladung das Wagenstandgeld wie an gewöhnlichen Tagen berechnet. In außergewöhnlichen Fällen kann die Eisenbahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die vom Empfänger auszuladenden Sendungen vor Ablauf der Abnahmefrist ausladen. Die Kosten für solches Ausladen hat die Eisenbahn zu tragen.

40. Der Empfänger kann nach Einlösung des Frachtbriefes eine Wagenladungsendung ohne Umladung mit neuem Frachtbrief nach einer anderen Station aufgeben. Sofern die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse es erfordern, kann die Eisenbahn ein Verbot der nochmaligen Aufgabe der Sendung erlassen, sei es im allgemeinen oder auf einzelnen Stationen. Ein derartiges Verbot ist auf den be-

treffenden Stationen mittels Aushang bei den Güterabfertigungen bekanntzumachen. Im Falle der Neuaufgabe ist die Eisenbahn berechtigt, für die Zeit nach Ablauf der Ausladefrist bis zur Neuaufgabe das Wagenstandgeld sowie eine besondere in den Tarifen festgesetzte Gebühr zu erheben. § 16.

41. Meldet sich der benachrichtigte Empfänger zur Abnahme des Gutes und kann es ihm nicht innerhalb 3 Stunden nach seinem Eintreffen bereitgestellt werden, so hat die Eisenbahn ihm die Kosten der vergeblich versuchten Abholung zu ersetzen. Auf Verlangen des Empfängers hat die Eisenbahn die vergeblich versuchte Abholung auf dem Frachtbrief zu bescheinigen.

42. Die vom Empfänger auszuladenden Wagen sind der Eisenbahn nach der Entladung in beladungsfähigem Zustande, d. i. gehörig rein und mit eingefaßten Zubehörstücken zurückzustellen. Kommt der Empfänger dieser Verpflichtung nicht nach, werden diese Handlungen durch die Eisenbahn gegen Erhebung der tarifmäßigen Gebühr veranlaßt.

43. Wenn die ordnungsmäßige Abwickelung des Verkehrs durch Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Ladefristen und die lagergeldfreie Zeit abzukürzen sowie das Wagenstandgeld und das Lagergeld zu erhöhen.

Verfügungen dieser Art müssen durch die Aufsichtsbehörde bestätigt werden und können am Tage ihrer Bekanntmachung in der für die Veröffentlichung der Tarife vorgesehenen Zeitschrift in Kraft treten. Wenn jedoch zur Erhaltung des ordnungsmäßigen Verkehrs die sofortige Einführung solcher Anordnungen erforderlich wird, so hat die Eisenbahn das Recht, solche Anordnungen mit Gültigkeit des Aushangtages durch Aushang einer entsprechenden Bekanntmachung auf der betreffenden Station zu erlassen. In dem Aushange ist zu vermerken, daß die Anordnung der nachträglichen Bestätigung der Aufsichtsbehörde bedarf. Erfolgt die Bestätigung dieser Anordnung durch die Aufsichtsbehörde nicht innerhalb 8 Tagen nach dem in der Bekanntmachung angegebenen Tage, so ist die Verfügung als nichtig zu betrachten. Diese durch Aushang bekanntgemachten Verfügungen sowie deren spätere Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde sind in der für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Zeitschrift zu veröffentlichen.

§ 17. Zahlung der Fracht

§ 17.

1. Die Frachtgelder (Fracht- und Nebengebühren) und sonstige Kosten, deren Bezahlung der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat (§ 16 Ziff. 9n), gelten als auf den Empfänger überwiesen. Der Absender kann entweder die ganze Fracht samt allen Nebengebühren und anderen Kosten, oder nur einen Teil der Fracht bis zu einem bestimmten Betrage, oder bis zu einer bestimmten Station, schließlich alle oder nur gewisse Kosten als Frankatur übernehmen.

2. Die Gebühren und Kosten, welche der Absender übernimmt, hat er in der hierfür bestimmten Spalte des Frachtbriefes genau in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise zu bezeichnen und zwar:

a) wenn der Absender die Fracht bis zur Bestimmungsstation oder bis zu einer bestimmten Station (Landesgrenze) samt Nebengebühren und Kosten für die auf der Versandstation vollzogenen Leistungen übernimmt, bezeichnet er es durch das Wort „franco" oder „franco bis zur . . . .";

b) wenn der Absender nur bestimmte Gebühren oder Kosten übernimmt, bezeichnet er es durch das Wort „franco" unter Hinzufügung der übernommenen Gebühr, z. B. „franco Zoll" oder „franco Fracht und Zoll". Das Wort „Zoll" bedeutet, daß der Absender sowohl die von der Zollbehörde zu erhebenden Gebühren und Spesen als auch die von der Eisenbahn zu erhebende Gebühr für die Besorgung der Verzollung zu tragen hat, der Ausdruck „Fracht" umfaßt auch die Nebengebühren und Kosten der Versandstation;

c) wenn der Absender außer den Gebühren unter a) auch die nach der Absendung des Gutes bis zur Einlösung des Frachtbriefes entstandenen Gebühren und Kosten übernimmt, bezeichnet er es durch die Worte „franco sämtliche Gebühren". Diese Bezeichnung umfaßt jedoch nicht Beträge zugunsten dritter Personen, z. B. Zoll, welche der Absender, wenn er sie übernehmen (frankieren) will, in der unter b) angegebenen Art bezeichnen muß;

d) übernimmt der Absender einen in einer Geldsumme auszudrückenden Teil der Frachtgebühren, bezeichnet er es durch die Worte: „franco . . . . . Gulden, in Worten: . . . . . (Gulden)."

3. Bei Sendungen, die nach dem Ermessen der Eisenbahn dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Fracht nicht sicher decken, kann die Eisenbahn Vorauszahlung der Fracht verlangen. Die Eisenbahn ist auch berechtigt, in gewissen Tarifen mit ermäßigten Frachtsätzen (Ausnahmetarife) die Pflicht der Vorauszahlung der Fracht bei der Aufgabe einzuführen.

§ 17. 4. Wenn der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernimmt, und wenn dieser Betrag bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden kann, kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer den Kosten annähernd entsprechenden Summe als Sicherheit fordern.

Desgleichen kann Sicherheit verlangt werden, wenn der Absender die Zollgebühren und andere Kosten übernimmt.

Die Abrechnung mit dem Absender hat binnen 2 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist der Sendung zu erfolgen.

5. Die Versandstation muß sowohl im Duplikat wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Beträge einzeln aufführen.

§ 18.

§ 18. Unrichtige Berechnung der Gebühren

1. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden, oder sind bei der Berechnung der Fracht, der Nebengebühren, der sonstigen Kosten und der Frachtzuschläge aus § 7, Fehler vorgekommen, so muß der hieraus entstandene Mehrbetrag durch die Eisenbahn zurückerstattet, hingegen der entstandene Minderbetrag an die Eisenbahn nachgezahlt werden.

2. Von der Eisenbahn festgestellte Überzahlungen müssen, wenn sie für einen Frachtbrief den Betrag von 0,50 Gulden übersteigen, kostenlos dem Berechtigten möglichst bald mitgeteilt und ausgezahlt werden.

3. Die Eisenbahn hat den Verpflichteten zur Zahlung der infolge unrichtiger Berechnung festgestellten Unterschiede aufzufordern und ihm eine entsprechende Frist zur Begleichung einzuräumen.

4. Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wurde. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach Maßgabe des Frankaturvermerks im Frachtbriefe übernommen hat, (§ 17 Ziff. 1) sowie der aus dem Titel der Frachtzuschläge (§ 7) entstandenen Minderbeträge. Im übrigen liegt die Nachzahlung dem Empfänger ob.

5. Von den Überzahlungen, die mehr als 12 Gulden betragen, zahlt die Eisenbahn 6 v. H. jährliche Zinsen vom Tage der Einbringung der Reklamation.

§ 19.

§ 19. Nachnahme und Barvorschüsse

1. Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Die Aufgabestation ist berechtigt, in zweifelhaften Fällen vom Absender die Vorlage einer Bescheinigung über den Wert des Gutes zu verlangen. Der Nachnahmebetrag muß in der Landeswährung angegeben werden; hiervon können die Tarife Ausnahmen zulassen. Der Tarif kann auch den Mindestbetrag der Nachnahmebelastung bestimmen.

2. Als Bescheinigung über die Belastung der Sendung mit Nachnahme dient der mit dem Stempel der Versandstation versehene Frachtbrief oder das Duplikat. Außerdem kann die Eisenbahn besondere Nachnahmescheine gebührenfrei aushändigen.

3. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszuzahlen, bevor der Betrag vom Empfänger bezahlt ist. Dieser Betrag muß dem Absender innerhalb einer Frist von 3 Wochen nach Einzahlung durch den Empfänger zur Verfügung gestellt werden; bei Verzögerung kann der Absender 6 v. H. jährlich Zinsen von Ablauf dieser Frist verlangen.

4. Die Eisenbahn hat, sobald die Nachnahme bezahlt ist, den Absender auf dessen Kosten zu benachrichtigen. Die Eisenbahn benachrichtigt den Absender nicht, wenn die Auszahlung auf sein Verlangen mit der Post erfolgen soll.

5. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

6. Die Eisenbahn kann einen Barvorschuß bis zu einem im Tarife vorgesehenen Betrage gewähren, wenn er nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt wird.

7. Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender im Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen.

8. Für die Nachnahme wird die tarifmäßige Gebühr (Provision) berechnet; diese Gebühr wird in ursprünglicher Höhe auch dann erhoben, wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder eingeschränkt wird.

§ 20.

§ 20. Verpflichtungen der Empfangsbahn

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht und sonstige auf dem Gute haftende Gebühren und Kosten (Nebengebühren, Nachnahmen,

Frachtzuschläge, Zoll-, Steuer- und andere Gebühren) einzuziehen und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Bahnen und der sonstigen Berechtigten. § 20.

Kapitel III

Abänderung des Frachtvertrages

§ 21. Recht zur Abänderung des Frachtvertrages

§ 21.

1. Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, indem er verfügt, daß das Gut:

a) auf der Versandstation wieder zurückgegeben,
b) daß es unterwegs aufgehalten,
c) daß seine Ablieferung ausgesetzt werde,
d) daß es am Bestimmungsort einer anderen Person abgeliefert,
e) daß es nach einem anderen Ort überführt und dort:
   1. dem im Frachtbriefe angegebenen Empfänger
   2. oder einer anderen Person abgeliefert,
f) oder daß es an die Versandstation zurückgesandt werde.

Der Absender kann ebenfalls durch nachträgliche Verfügung verlangen:

α) daß die Sendung mit Nachnahme belastet wird,
β) daß der im Frachtbrief angegebene Nachnahmebetrag erhöht, ermäßigt oder zurückgenommen wird,
γ) daß die im Frachtbrief auf den Empfänger überwiesene Fracht von ihm selbst ganz oder teilweise bezahlt wird (§ 17).

2. Nachträgliche Verfügungen anderen Inhaltes sind unzulässig, sofern die Tarife in dieser Hinsicht keine Ausnahmen enthalten.

3. Nachträgliche Verfügungen dürfen sich nicht auf einen Teil, sondern müssen sich auf die ganze Sendung erstrecken.

4. Die nachträgliche Verfügung muß der Absender durch eine schriftliche, von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage F dieser Verordnung treffen und der Versandstation vorlegen. Hinsichtlich der Ausstellung der nachträglichen Verfügung gelten die Bestimmungen des § 6 betreffend Ausstellung des Frachtbriefes. Jede Verfügung des Absenders hinsichtlich der Änderung des Frachtvertrages, die in anderer als in der oben vorgeschriebenen Form eingereicht wird, ist nichtig.

5. Der Absender hat gleichzeitig mit der nachträglichen Verfügung bei der Versandstation das Frachtbriefduplikat vorzulegen und in dieses den Inhalt der nachträglichen Verfügung in der hierfür vorgesehenen Spalte einzutragen (siehe jedoch § 24 Ziffer 5). Die Versandstation hat die Annahme der nachträglichen Verfügung im Frachtbriefduplikate durch Aufdrücken des Tagesstempels unterhalb der Verfügung zu bestätigen und das Duplikat dem Absender zurückzugeben.

6. Hat die Eisenbahn die Verfügung des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikats zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, dem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, verantwortlich.

7. Wenn der Absender die Erhöhung, Ermäßigung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muß er die ihm etwa ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder ermäßigt, so wird die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Im Falle der Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

8. Die Eisenbahn gibt den Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugegangen sind.

Einem bei der Empfangsabfertigung unmittelbar eingegangenen Antrage des Absenders, die Sendung dem Empfänger nicht auszuliefern, kann vorläufig entsprochen werden. Der Absender hat jedoch die vorgeschriebene Verfügung innerhalb einer angemessenen Frist durch die Versandabfertigung beizubringen. Andernfalls wird die Sendung dem Empfänger ausgeliefert.

9. Bei leicht verderblichen Gütern oder solchen, deren Wert die infolge der Ausführung der nachträglichen Verfügung entstehenden Kosten nicht sicher deckt, kann die Eisenbahn die Vorausbezahlung der Frachtgebühren und anderer Kosten oder, wenn diese im voraus nicht festgestellt werden können, die Hinterlegung einer Sicherheit verlangen.

10. Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald der Frachtbrief nach Ankunft der Sendung auf dem Bestimmungs-

§ 21. bahnhof dem Empfänger übergeben ist, oder sobald der letztere seine Rechte aus dem Frachtvertrage nach Maßgabe des § 16 Ziff. 17 schriftlich geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den im Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

§ 22.

§ 22. Ausführung der nachträglichen Verfügungen

1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der im § 21 Ziff. 1 vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn:

a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt, in dem sie der Eisenbahn zugehen, nicht mehr möglich ist,

b) durch ihre Befolgung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde,

c) ihrer Ausführung in den Fällen einer Änderung der Bestimmungsstation gesetzliche oder sonstige Bestimmungen, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen,

d) bei einer Änderung der Bestimmungsstation der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zur neuen Bestimmungsstation nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sicher gestellt werde,

e) die nachträgliche Verfügung infolge einer gemäß § 5 Ziff. 6 erlassene Anordnung nicht ausgeführt werden kann.

In diesen Fällen ist der Absender unverzüglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Konnte die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen, trägt der Absender alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

2. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die nachträglichen Verfügungen möglichst rasch auszuführen. Auf Verlangen des Absenders hat die Versandstation auf seine Kosten die Bestimmungs- oder Anhaltestation von der nachträglichen Verfügung telegraphisch zu verständigen. Der Inhalt des Telegramms muß in der im § 21 Ziff. 4 vorgeschriebenen Form wiederholt werden. Bis zum Eingang der schriftlichen Verfügung darf die Bestimmungs- oder Anhaltestation in diesem Falle den Frachtbrief oder die Sendung dem Empfänger weder ausfolgen noch die Sendung weitersenden.

3. Hat der Absender die Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation verfügt, so wird die Fracht bis zu dieser Station nach den zwischen der Versandstation und der genannten Zwischenstation geltenden Tarifen erhoben.

Hat der Absender die Rücksendung nach der Versandstation verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

b) von der genannten Station bis zur Versandstation nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Weiterbeförderung der Sendung nach einer anderen Station verfügt, so wird die Fracht berechnet:

a) bis zur Station, wo die Sendung aufgehalten worden ist, nach den zwischen dieser und der Versandstation geltenden Tarifen;

b) von der genannten Station bis zur neuen Bestimmungsstation nach den zwischen diesen beiden letzteren Stationen geltenden Tarifen.

4. Verfügt der Absender, daß die Sendung unterwegs angehalten oder auf der Bestimmungsstation zurückgehalten wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, für jede Verzögerung über 8 Stunden das tarifmäßige Stand- oder Lagergeld zu erheben. Beträgt die Verzögerung mehr als 24 Stunden, so kann die Eisenbahn das Gut ausladen. Sie ist verpflichtet, es auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen, wobei sie die Pflichten eines ordentlichen Kaufmannes trägt. Die Eisenbahn ist auch berechtigt, diese Sendungen auf Kosten und Gefahr des Absenders einem Spediteur auf Lager zu geben, nachdem sie von diesem alle auf diesen Sendungen lastenden Frachten, Gebühren und Ausgaben erhoben hat.

5. Die Eisenbahn darf, wenn die nachträgliche Verfügung nicht durch ihr Verschulden veranlaßt ist, für deren Ausführung neben Erhebung der gemäß Ziff. 3 dieses Paragraphen berechneten Frachtkosten, Nebengebühren und Barauslagen eine im Tarif festzusetzende Gebühr verlangen.

§ 23.

§ 23. Beförderungshindernisse

1. Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen,

oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut von Amts wegen unter Abänderung des Beförderungsweges zu befördern. Die Eisenbahn hat in diesem Falle Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg und verfügt über die diesem Wege entsprechende Lieferfrist, selbst wenn diese größer ist als diejenige des ursprünglichen Beförderungsweges, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft. § 23.

2. Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden ist, wendet sich die Eisenbahn an den Absender um Anweisung; indessen ist die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung im Falle vorübergehender Behinderung infolge der im § 5 Ziff. 6 bezeichneten Umstände nicht verpflichtet.

3. Der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt wird, kann vom Vertrag zurücktreten, muß aber der Eisenbahn je nach Lage des Falles entweder die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung, außerdem alle sonstigen Kosten bezahlen, die in den Tarifen vorgesehen sind, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

4. Ist der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikates, so dürfen die in diesem Paragraphen vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungort abändern.

5. Es wird nicht Folge gegeben:

a) Anweisungen des Absenders, die nicht durch Vermittelung der Versandstation gegeben werden;

b) der Anweisung, ein Gut zurückzusenden oder nach einer anderen Bestimmungsstation zu senden, dessen Wert aller Wahrscheinlichkeit nach die Kosten der Rück- und Weitersendung nicht deckt, es sei denn, daß diese Kosten sofort bezahlt oder sicher gestellt werden.

6. Erteilt der Absender, der von einem Beförderungshindernis benachrichtigt worden ist, innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den für Ablieferungshindernisse geltenden Bestimmungen (§ 24) zu verfahren.

7. Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders behoben wird, ist das Gut nach der Bestimmungsstation weiter zu senden, ohne daß die Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon unverzüglich zu benachrichtigen.

8. Beförderungshindernisse, welche länger als 48 Stunden dauern, müssen unter Anführung der Ursache, der annähernden Dauer und des Hilfsweges in dem für die Veröffentlichung der Tarife bestimmten Blatte veröffentlicht werden.

§ 24. Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme

§ 24.

1. Kann der Empfänger des Gutes nicht ermittelt werden, verweigert er die Annahme oder löst er den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist ein, oder ergibt sich vor Einlösung des Frachtbriefes ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat die Bestimmungsstation unverzüglich den Absender durch die Versandstation von dem Ablieferungshindernis auf seine Kosten zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

2. Wenn der Absender im Frachtbriefe das Verlangen gestellt hat, daß er auf seine Kosten unmittelbar telegraphisch oder durch die Post von dem Ablieferungshindernis benachrichtigt werde, hat ihn die Bestimmungsstation unmittelbar zu verständigen.

3. Der Absender kann unter den im Tarife festgesetzten Bedingungen im Frachtbrief auch vorschreiben, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werde. Bei Ausführung eines solchen Verlangens finden die Bestimmungen des § 22 Ziff. 1 Anwendung.

4. In keinem anderen Falle darf das Gut dem Absender ohne sein ausdrückliches schriftliches Verlangen zurückgesandt werden.

5. Verweigert der Empfänger die Abnahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger nach Verweigerung der Annahme sich nachträglich zur Abnahme des Gutes meldet, ist ihm dieses abzuliefern, sofern nicht die Bestimmungsstation inzwischen entgegengesetzte Anweisungen des Absenders erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, dessen Kosten auf dem Gute haften.

6. Ist die Benachrichtigung des Absenders nicht möglich, oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig, oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen. Sie hat in diesem Falle die Pflichten eines ordentlichen Kaufmannes. Die Eisenbahn ist jedoch auch berechtigt, solche Güter unter Einziehung der darauf lastenden Fracht sowie sonstigen Gebühren und Auslagen in einem Lagerhause für Rechnung und Gefahr des Verfügungsberechtigten zu hinterlegen.

§ 24. 7. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, insofern nicht Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Polizei- oder anderer Verwaltungsbehörden entgegenstehen:

a) Güter, die nach Ablauf der Abnahmefrist nicht abgenommen werden, wenn sie schnellem Verderben unterliegen, oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf der Eisenbahn noch in einem Lagerhause eingelagert werden können, sofort,

b) alle anderen Güter, die weder durch den Empfänger abgenommen, noch durch den Absender zurückgenommen werden, 4 Wochen nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit

ohne Förmlichkeit bestmöglichst zu verkaufen.

Wenn jedoch der Wert der Güter durch längeres Lagern erheblich vermindert würde, oder wenn die Lagerkosten in keinem Verhältnisse zum Werte des Gutes stehen würden, kann die Sendung schon früher bestmöglichst verkauft werden. Von dem bevorstehenden Verkaufe ist, wenn dies möglich ist, der Absender zu benachrichtigen. Die Eisenbahn kann, wenn sie den Verkauf selbst vornimmt, außer den baren Auslagen und gegebenenfalls der Fracht für die Beförderung und Zustellung der Sendung zur Verkaufsstelle eine im Tarif festgesetzte Gebühr erheben.

8. Von der Hinterlegung der Sendung in einem Lagerhause wie auch vom erfolgten Verkaufe des Gutes hat die Eisenbahn den Absender unverzüglich zu benachrichtigen, wenn dies möglich ist; unterläßt sie es, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden. Dem Absender ist der Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht bezahlten Auslagen, Fracht- und Nebengebühren zur Verfügung zu stellen.

9. Sofern in diesem Artikel nichts anderes vorgesehen ist, gelten für die Verfügungen des Absenders, welche infolge Ablieferungshindernis getroffen werden, die Bestimmungen der §§ 21 und 22 der Verkehrsordnung.

10. Wird der Frachtbrief vom Empfänger eingelöst, das Gut aber nicht innerhalb der für die Abnahme festgesetzten Frist abgenommen, oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so ist der Empfänger nochmals zur Abnahme aufzufordern und zu benachrichtigen, daß das Gut auf seine Gefahr und Kosten lagere. Die Eisenbahn ist berechtigt, solche Güter unter Beachtung der Vorschriften der Ziffer 6 und 7 dieses Paragraphen auf Lager zu geben oder zu veräußern, wobei in diesem Falle alle Benachrichtigungen an den Empfänger gerichtet werden. Im Falle des Verkaufs ist der Erlös nach Abzug der Kosten dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.

11. Den nach Veräußerung der Sendung ungedeckten Teil der Fracht, anderer Gebühren oder Kosten hat der Absender, nach Einlösung des Frachtbriefes der Empfänger zu entrichten.

12. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Ablieferungshindernissen, sofern sie nicht durch Verschulden der Eisenbahn entstanden sind, außer den in den Bestimmungen dieses Paragraphen erwähnten Gebühren, sowie den durch die Ausführung dieser Bestimmungen entstandenen Kosten, eine im Tarif festzusetzende besondere Gebühr für die Benachrichtigung sowie Ausführung der Verfügungen zu erheben.

Kapitel IV

Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn

§ 25.

§ 25. Pfandrecht der Eisenbahn

Die Eisenbahn hat für alle in § 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gut. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

Titel III

Haftung der Eisenbahnen. Klagen. Reklamationen. Währung

Kapitel I

Haftung

§ 26.

§ 26. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

1. Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

2. Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäß in den Frachtvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

3. Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieser Verkehrsordnung hört auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation auf, auch wenn der Absender einen anderen Bestimmungsort angegeben hat. Wegen der Zustellung der Sendung zu dem im Frachtbrief bezeichneten Ort hat die

Eisenbahn die Pflichten des Spediteurs. Hat jedoch die Eisenbahn Einrichtungen zur Weiterbeförderung des Gutes nach solchen Orten getroffen (§ 1 Ziff. 5 und § 16 Ziff. 26), so haftet sie bis zum Bestimmungsort als Frachtführer. § 26.

§ 27. Umfang der Haftung § 27.

1. Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

2. Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust, oder bei Beschädigung des Gutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Lekage usw.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

3. Sie ist von der Haftung für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden befreit, wenn sie beweist, daß die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

4. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer im Tarife bestimmten Gebühr ihre Haftung auf alle oder auf einzelne Fälle, in welchen sie von der Haftung gemäß Ziff. 2 und 3 dieses Paragraphen befreit ist, auszudehnen.

§ 28. Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können § 28.

1. Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nachbenannten Ursachen entstehen und zwar infolge:

a) der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen, oder nach einer in dem Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;

b) der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne oder nur mit schlechter Verpackung nach ihrer Natur Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) der mit dem Auf- oder Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen, oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger entladen werden;

d) der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnlicher Lekage, Austrocknung, Verstreuung, denen gewisse Güter wegen ihrer eigentümlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;

e) der Gefahr, die damit verbunden ist, daß Gegenstände, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, trotzdem unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgegeben werden, oder daß Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln durch den Absender aufgegeben werden;

f) der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder Gütern bezweckt wird, wenn nach den Bestimmungen dieser Verkehrsordnung oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender diesen Tieren oder Gütern eine Begleitung beigegeben werden muß.

2. Wenn nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren der in Ziff. 1 dieses Paragraphen erwähnten Ursachen entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

3. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer besonderen im Tarife bestimmten Gebühr ihre Haftung auf Schäden, welche aus allen oder gewissen in Ziff. 1 dieses Paragraphen erwähnten Ursachen entstehen, auszudehnen.

§ 29. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes. § 29.

1. Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieser Verkehrsordnung Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet nach

§ 29. dem Börsenpreis, in Ermangelung eines solchen nach dem Marktpreis, in Ermangelung beider nach dem gemeinen Wert, den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Jedoch darf vorbehaltlich der im § 34 Ziff. 1 vorgesehenen Einschränkung die Entschädigung 50 Gulden für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Wenn die Berechnung der Frachtgebühren nach der in den Tarifen für einzelne Stücke der Sendung vorgesehenen Gewichtsnormen erfolgt, wird das im Tarif vorgesehene Einzelgewicht und nicht das wirkliche Gewicht der Berechnung der Entschädigung zugrunde gelegt.

Werden die Frachtgebühren laut Tarif nicht nach dem Gewicht der Sendung, sondern für die Stückzahl oder nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnet, so wird das durchschnittliche Gewicht derartiger Güter der Berechnung der Entschädigung zugrunde gelegt.

Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten für das in Verlust geratene Gut bezahlt worden ist, jedoch vorbehaltlich der in den §§ 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen ohne weiteren Schadenersatz.

2. Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge in fremder Währung ausgedrückt, so erfolgt die Umrechnung nach dem Kurse zur Zeit und am Orte der Zahlung.

3. Die Eisenbahn ist berechtigt, gegen Erhebung einer besonderen in den Tarifen bestimmten Gebühr das in Ziff. 1 dieses Paragraphen vorgesehene Höchstmaß der Entschädigung zu erhöhen.

§ 30.

§ 30. Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden verlorenen Gutes.

1. Der Berechtigte (§ 16 Ziff. 17 und § 21 Ziff. 10) kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn er nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der gemäß § 11 gerechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

2. Der Berechtigte kann bei der Empfangnahme der Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, daß das Gut binnen 4 Monaten nach Zahlung der Entschädigung wiederaufgefunden wird, sofort benachrichtigt werden soll. Über diesen Vorbehalt wird ihm eine Bescheinigung erteilt.

3. In diesem Falle kann der Berechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl auf der Versandstation, oder auf der im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation kostenfrei ausgeliefert werde. Er ist dann jedoch zur Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung verpflichtet, behält aber das Recht auf Entschädigungsansprüche wegen Verspätung gemäß § 33 und gegebenenfalls § 35.

4. Wenn der in Ziffer 2 dieses Paragraphen erwähnte Vorbehalt in der Quittung nicht gemacht oder keine Anweisung in der in Ziffer 3 dieses Paragraphen bezeichneten Frist von dreißig Tagen erteilt worden ist, oder endlich, wenn das Gut später als vier Monate nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden worden ist, so kann die Eisenbahn darüber frei verfügen.

§ 31.

§ 31. Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten

1. Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, haftet die Eisenbahn für Gewichtsverluste nur insoweit, als die nachstehend bestimmten Normalsätze überschritten werden:

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustande aufgegebenen Güter ohne Rücksicht auf die Beförderungsstrecke sowie für die nachstehenden Güter:

Borsten,
Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,
Felle für Pelze oder Pelzfelle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Gemüse, frisches,
Häute, zugerichtete und rohe,
Häuteabfälle,
Hopfen,
Hörner und Hufe,
Kitt, frischer,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Lukreziawurzeln,
Obst, frisches,
Obst, getrocknetes und geschmortes,
Pferdehaare,
Rinden,
Salz,
Seifen und Öle, harte,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechsen,
Wolle,
Wurzeln.

b) eins vom Hundert des Gewichts für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust unterliegen. § 31.

2. Die in Ziffer 1 dieses Paragraphen vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die die Annahme eines regelmäßigen Gewichtsverlustes rechtfertigen.

3. Wenn mehrere Stücke mit einem einzigen Frachtbrief befördert werden, wird der Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern sein Gewicht bei der Aufgabe entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt.

5. Durch diesen Paragraphen werden die Vorschriften des § 28 nicht berührt.

6. Die Eisenbahn kann gegen eine besondere im Tarif festgesetzte Gebühr auf die aus diesem Paragraphen sich ergebenden Rechte gänzlich oder teilweise verzichten.

§ 32. Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

§ 32.

1. Bei Beschädigung hat die Eisenbahn, abgesehen von dem im § 34 Ziff. 1 vorgesehenen Fall, den Betrag des Minderwerts des Gutes und zwar ohne weiteren Schadenersatz vorbehaltlich der in den §§ 35 und 36 vorgesehenen Ausnahmen zu zahlen.

2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung eine Wertminderung erfahren hat, den Betrag der im Falle des Verlustes der ganzen Sendung zu zahlen wäre (§ 29);

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung eine Wertminderung erfahren hat, den Betrag, der im Falle des Verlustes dieses Teiles der Sendung zu zahlen wäre (§ 29).

§ 33. Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 33.

1. Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist, zu zahlen:

$^1/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschließlich $^1/_{10}$ der Lieferfrist;
$^2/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^1/_{10}$ bis einschließlich $^2/_{10}$ der Lieferfrist;
$^3/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^2/_{10}$ bis einschließlich $^3/_{10}$ der Lieferfrist;
$^4/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^3/_{10}$ bis einschließlich $^4/_{10}$ der Lieferfrist;
$^5/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^4/_{10}$ der Lieferfrist.

2. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

3. Als Frachtgebühr gilt die bloße Fracht ohne Nebengebühren.

4. Die in den Ziffern 1 und 2 dieses Paragraphen vorgesehene Entschädigung kann nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden.

Bei teilweisem Verlust ist diese Entschädigung für Lieferfristüberschreitungen gegebenenfalls für den nicht verlorengegangenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung tritt sie gegebenenfalls zu der in § 32 vorgesehenen Entschädigung hinzu.

§ 34. Beschränkung der Entschädigung bei gewissen Tarifen

§ 34.

1. Wenn die veröffentlichten Spezial- oder Ausnahmetarife besondere Beförderungsbedingungen enthalten, nach denen sich für die ganze Beförderung niedrigere Frachtgebühren als nach den Normaltarifen ergeben, kann die Eisenbahn in diesen Fällen die bei Verlust und Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung noch weiter als nach den in den §§ 29, 32 und 33 vorgesehenen Höchstmaßen beschränken; ebenso kann sie die Angabe des Lieferwertes bis zu einem bestimmten Betrag beschränken oder die Berechtigung zu dieser Angabe gänzlich ausschließen.

Ist ein in dieser Weise festgesetzter Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

2. Wünscht der Absender die Anwendung solcher Tarife, so muß er das Verlangen im Frachtbrief eingetragen (§ 6 Ziff. 9 l).

§ 35.

§ 35. Angabe des Lieferwertes

1. Der Absender kann den Lieferwert durch Eintragung des betreffenden Betrages im Frachtbriefe gemäß Bestimmung § 6 Ziff. 9m) dieser Verkehrsordnung angeben. Der Lieferwert ist in der Landeswährung anzugeben, es sei denn, daß die Tarife die Angabe des Lieferwertes in fremder Währung gestatten.

2. Es wird eine besondere Gebühr von einem Viertel von Tausend der angegebeen Summe (d. i. 0,25 Gulden von tausend Gulden) für je angefangene 10 km erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen, auch einen Mindestbetrag festsetzen.

3. Ist der Lieferwert angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden aus dieser Überschreitung entstanden ist:

$^{2}/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung bis einschließlich $^{1}/_{10}$ der Lieferfrist,

$^{4}/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^{1}/_{10}$ bis einschließlich $^{2}/_{10}$ der Lieferfrist,

$^{6}/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^{2}/_{10}$ bis einschließlich $^{3}/_{10}$ der Lieferfrist,

$^{8}/_{10}$ der Fracht bei einer Überschreitung von mehr als $^{3}/_{10}$ bis einschließlich $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist,

die ganze Fracht bei jeder Überschreitung von mehr als $^{4}/_{10}$ der Lieferfrist.

Diese Beschädigungen können in keinem Falle den angegebenen Betrag des Lieferwertes übersteigen.

b) wenn der Nachweis erbracht wird, daß ein Schaden aus der Überschreitung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Lieferwertes.

4. Als Frachtgebühr gilt die bloße Fracht ohne Nebengebühren.

5. Ist der Betrag des angegebenen Lieferwertes geringer als die in § 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese Entschädigungen an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge verlangt werden.

6. Wird der Nachweis erbracht, daß ein Schaden aus dem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder aus der Beschädigung eines Gutes entstanden ist, für welches der Lieferwert angegeben ist, so kann außer der in den §§ 29 und 32 oder gegebenenfalls in § 34 vorgesehenen Entschädigung ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe der angegebenen Summe beansprucht werden.

§ 36.

§ 36. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

In allen Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den §§ 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

§ 37.

§ 37. Verzinsung des Entschädigungsbetrages

1. Der Berechtigte kann 6 v. H. Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von 10 Gulden übersteigt.

2. Die Zinsen lauten vom Tage der in § 40 vorgesehenen Reklamation.

§ 38.

§ 38. Rückerstattung der Entschädigung

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Außerdem hat die Eisenbahn im Falle einer durch Betrug erwirkten Entschädigung unbeschadet der strafrechtlichen Folgen Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht bezahlten Betrage gleichkommt.

§ 39.

§ 39. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Beschwerden

1. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

2. Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen, oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen ausüben, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

3. Beschwerden können mündlich oder schriftich angebracht werden. Die Eisenbahn hat die Beschwerden zu prüfen und sobald wie möglich einen Bescheid zu erteilen.

Kapitel II

Reklamationen. Klagen aus dem Frachtvertrag. Verjährung

§ 40. Reklamationen

§ 40.

1. Außergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrage müssen schriftlich bei der im § 42 näher bezeichneten Eisenbahn angebracht werden.

2. Zur Geltendmachung sind die gemäß § 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

3. Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefduplikat, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen. § 41 Ziffer 3 findet entsprechende Anwendung.

4. Bei Reklamationen wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung der Sendung muß der Wert des Gutes begründet werden.

5. Den Reklamationen, welche andere Personen als die nach § 41 Berechtigten einbringen, müssen auf besonderen Blättern ausgestellte Erklärungen beigefügt werden, wonach der Berechtigte mit der Auszahlung des zu zahlenden Betrages an den Reklamanten einverstanden ist. In diesen Erklärungen müssen die den Gegenstand der Reklamationen bildenden Frachtbriefe angegeben werden. Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Unterschriften unter den Erklärungen beglaubigt werden. Die Erklärungen werden von der Eisenbahn zurückgehalten.

6. Reklamationen wegen Rückerstattung der unrichtig berechneten Frachtgebühren müssen die detaillierte Begründung der Ansprüche enthalten.

7. Der Frachtbrief, das Frachtbriefduplikat und die übrigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beizufügen hat, müssen in Urschrift oder in beglaubigter Abschrift vorgelegt werden. Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn in diesem Falle die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefes, Frachtbriefduplikates oder des Nachnahmescheins verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Reklamationen möglichst rasch schriftlich zu erledigen. Im Falle auch nur teilweiser Berücksichtigung der Reklamation trägt die Eisenbahn die Kosten der Zustellung des Bescheides sowie der Überweisung des Betrages.

§ 41. Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen

§ 41.

1. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet worden sind, ist der Absender oder Empfänger befugt, je nachdem wer die Zahlung geleistet hat.

2. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen ist nur der Absender befugt.

3. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages sind befugt:

der Absender, solange ihm nach § 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, zu dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Maßgabe des § 16 Ziff. 17 geltend gemacht hat.

4. Zur Erhebung der Klage durch den Absender bedarf es der Vorlegung des Frachtbriefduplikates. Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat nicht vorzulegen, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

§ 42. Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind

§ 42.

1. Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

2. Ansprüche wegen Nachnahmen können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

3. Sonstige Ansprüche auf Grund des Frachtvertrages können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, auf deren Strecken sich die den Anspruch begründete Tatsache ereignet hat.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 42. 4. Im Wege der Widerklage oder Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den vorherigen Paragraphen bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

§ 43.

§ 43. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes

1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet, oder von dem Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, den Betrag, die Ursache und den Zeitpunkt des Schadens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen.

Dem Berechtigten ist auf Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme auszuhändigen.

2. Zur Feststellung gemäß Ziff. 1 dieses Paragraphen ist der Berechtigte zuzuziehen. Ist die Aufforderung des Berechtigten nicht möglich, oder erscheint derselbe nicht in der von der Eisenbahn bestimmten Frist, so sind zwei unbeteiligte Zeugen, nötigenfalls Sachverständige, zuzuziehen.

3. Ergibt die auf Verlangen des Berechtigten vorgenommene Untersuchung keinen teilweisen Verlust oder keine Beschädigung der Sendung oder nur einen von der Eisenbahn schon anerkannten teilweisen Verlust oder Beschädigung, so hat er die entstandenen Kosten zu tragen.

4. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Gutes sowie die Schadensursache und der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird.

§ 44.

§ 44. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage

1. Mit der Abnahme des Gutes durch den Empfänger sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen. Jedoch erlöschen nicht:

(1) Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.

(2) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist wenn sie vom Berechtigten bei einer der im § 42 Ziff. 3 bezeichneten Bahnen innerhalb einer Frist von vierzehn Tagen, den Tag der Abnahme nicht mitgerechnet, angemeldet wurden.

(3) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung:
- a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß § 43 festgestellt worden ist;
- b) wenn die Feststellung, die nach § 43 hätte erfolgen sollen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist.

(4) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Abnahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
- a) daß sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustandes des Gutes auf der Bestimmungsstation bereit erklärt hat;
- b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Abnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß § 43 angebracht wird;
- c) daß der Berechtigte nachweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

(5) Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen (§ 18) oder wegen Nachnahmen.

2. Der Berechtigte kann die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht solange verweigern, bis seinem Antrage auf Feststellung von behaupteten Schäden stattgegeben ist.

3. Vorbehalte bei der Abnahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

4. Wenn von mehreren im Frachtbrief verzeichneten Stücken der Sendung einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der im § 16 Ziff. 10 vorgesehenen Quittung feststellen, daß diese genau zu bezeichnenden Gegenstände ihm nicht abgeliefert worden sind.

§ 45.

§ 45. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage

1. Ansprüche aus dem Frachtvertrage verjähren in einem Jahre.

Die Verjährung beträgt indessen drei Jahre, wenn es sich handelt um Ansprüche:
- a) des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) wegen eines durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachten Schadens;
- c) wegen des im § 38 erwähnten Betrugsfalles.

2. Die Verjährung beginnt: § 45.

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Tage des Ablaufs der Lieferfrist;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung im Falle unrichtiger Tarifanwendung oder im Falle von Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Aufgabe der Sendung und im Falle der Veräußerung mit dem Tage der erfolgten Veräußerung;

d) bei Ansprüchen wegen Nachnahme mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

e) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbegriffen.

3. Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation gemäß § 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen, und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheides und der Rückgabe der Belege liegt dem ob, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen aus demselben Titel hemmen die Verjährung nicht.

4. Für die Unterbrechungen der Verjährung gelten die Bestimmungen des allgemeinen Rechtes.

§ 46. Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche § 46.

Ansprüche, die gemäß den §§ 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander. Währung

§ 47. Abrechnung zwischen den Eisenbahnen § 47.

1. Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

2. Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere sofort mit dem Betrag der Fracht und der sonstigen Forderungen zu belasten, soweit sich diese zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbrief ergeben, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe der Ziff. 1 dieses Paragraphen.

3. Die Versandbahn haftet, vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender, für die Fracht und sonstigen Beträge, welche der Absender nach Maßgabe des Frachtbriefes zu seinen Lasten übernommen hat.

4. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und sonstigen Forderungen, mit denen es belastet war, einzuziehen, so ist sie vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

§ 48. Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust, für Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist § 48.

1. Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieser Verkehrsordnung eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich ihre Anteile an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c;

§ 48. c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht verursacht worden ist; die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende aber von ihr nicht gezahlte Anteil unter alle übrigen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

§ 49.

§ 49. Währung

1. Sämtliche Zahlungen sind in der in Umlauf befindlichen gesetzlichen Landeswährung zu leisten.

2. In Stationen, wo das Bedürfnis hierfür besteht oder in manchen Verkehrsbeziehungen, kann die Eisenbahn nach ihrem Ermessen auch die Annahme fremder Währung an Zahlungsstatt anordnen.

3. Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung angegebenen Frachten, Nachnahmen, Neben- oder anderen Gebühren, die in inländischer Währung bezahlt werden, umrechnet (Umrechnungskurse), durch Schalteraushang oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

4. Ebenso hat die Eisenbahn, wenn sie fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Anlage A.

(Zu § 4 der V. O. G.)

Vorschriften

über die nur bedingungsweise zur Beförderung durch die Eisenbahn zugelassenen Gegenstände

Allgemeine Bemerkungen

1. Die in der Anlage A aufgeführten Güter müssen im Frachtbrief mit der in dieser Anlage aufgeführten Benennungen bezeichnet werden.

2. Der Absender hat im Frachtbriefe die in Klasse I aufgeführten Güter mit roter Tinte zu unterstreichen.

3. Die in der Anlage A aufgeführten Stoffe dürfen mit anderen Stoffen nur dann zusammengeladen werden, wenn dieses in der Anlage zugelassen ist.

Ihre Ladung mit anderen Stoffen in ein und denselben Wagen ist nur zulässig, wenn dieserhalb in der Anlage A kein Verbot enthalten ist.

4. Gegenstände, die nicht zu Schieß- oder Sprengzwecken dienen und durch Feuerzündung nicht zur Explosion gebracht werden können und gegen Reibung und Stöße nicht empfindlicher als Doppelnitrobenzol sind, gehören im Sinne dieser Vorschriften nicht zu den Spreng- und Schießmaterialien.

5. Die Zulassung von Spreng-, Explosiv- und Schießmitteln zur Beförderung mit der Eisenbahn erfolgt durch die Aufsichtsbehörde.

6. Die Zulassung der Spreng- oder Schießmittel zur Beförderung mit der Eisenbahn erfolgt auf Grund von Beförderungssicherheitsproben.

7. Der Hersteller ist verpflichtet durch ständige Proben festzustellen, ob die maßgebenden Eigenschaften der zur Beförderung zugelassenen Sprengstoffe gewahrt sind.

8. Unbeschadet der Verantwortung des Herstellers für die Einhaltung der maßgebenden Eigenschaften der zur Beförderung zugelassenen Sprengstoffe kann die Aufsichtsbehörde jederzeit feststellen, ob die Erfüllung (Einhaltung) dieser Bedingungen gewahrt ist und gegebenenfalls die Beförderung des gegebenen Stoffes verbieten.

Sprengstoffe sind zur Beförderung nur zugelassen, insoweit sie in der Klasse I genannt sind.

Klasse I

Explosionsgefährliche Materialien

1a. Sprengstoffe (Spreng- und Schießmittel)

A.

Sprengstoffe[1]

1. Gruppe. Handhabungssichere Sprengstoffe, die in unbeschränkten Mengen zur Beförderung als Frachtgut zugelassen sind

a) Ammonsalpetersprengstoffe (vorwiegender Bestandteil Ammonsalpeter), sofern sie in einer Temperatur von 75° innerhalb 48 Stunden keine Stickoxyde absondern, auch vor sowie nach der Lagerung bei Stoß, Reibung und Entzündung nicht gefährlicher sind als Ammonit 1 von folgender Zusammensetzung: 80 v. H. Salpeter, 12 v. H. Trinitrotuol, 4 v. H. Holzmehl und 4 v. H. Nitroglyzerin.

Sprengstoffe dieser Art, deren chemische Zusammensetzung sich innerhalb des Rahmens der nachstehend aufgeführten Gemenge hält, sind zur Beförderung zugelassen:

α) vorläufig, wenn ihre genaue chemische Zusammensetzung der Aufsichtsbehörde angezeigt wurde;

β) endgültig, wenn auf Grund dieser Anzeige die Aufnahme in die Liste der zur Beförderung mit der Bahn zugelassenen Sprengstoffe durch die Aufsichtsbehörde bestätigt ist.

1. Bergwerkssprengstoffe

A. Gesteinssprengstoffe

Ammonit 1. Gemenge von 77—85 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 10—18 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 3—4 v. H. Nitroglyzerin (auch gelatiniert).

Ammonit 2. Gemenge von 77—87 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder natürlichen auf chemischem oder biologischem Wege veränderten Zellstoff, 12—20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen.

Ammonit 3. Gemenge von 72—76 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 3—5 v. H. Kaliumperchlorat, 1—4 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 11—15 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 3—4 v. H. Nitroglyzerin (auch gelatiniert).

Ammonit 4. Gemenge von 70—77 v. H. Ammonsalpeter, 5—10 v. H. Kaliumperchlorat, 1—4 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder natürlichen auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff, 10—16 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen.

Ammonit 5. Gemenge von 73—84 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 2—12 v. H. Aluminium, 5—15 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, bis 5. v. H. Kaliumperchlorat, auch bis 4 v. H. Pflanzenmehl und/oder Zellulose oder natürlichen auf chemischen oder biologischen Wege verändertem Zellstoff, 4 v. H. festen oder flüssigen Kohlenwasserstoffen.

Ammonit 6. Gemenge von 82—88 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt werden dürfen, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 3—8 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 3—4 v. H. Nitroglyzerin (auch gelatiniert).

Ammonit 7. Gemenge von 83—88 v. H. Ammonsalpeter, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen und/oder Zellulose oder natürlichen auf chemischen oder biologischen Wege verändertem Zellstoff, 7—11 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen.

[1]) In Sprengmitteln mit Nitroglyzerin, jedoch ohne Explosivgelatine, kann das Nitroglyzerin durch andere Nitroglyzerinurstoffe oder Dinitroglykol ersetzt sein.

Ammonit 8. Gemenge von 76 v. H. Ammonsalpeter, 11 v. H. Trinitrotoluol, 6 v. H. Nitroglyzerin, 2 v. H. Holzmehl, 5 v. H. Metallaluminium.

Ammongelatine. Gemenge von 28—33 v. H. Dinitrochlorhydrin, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Nitroglyzerin ersetzt sein dürfen, 1—3 v. H. Kolodiumnitrozellulose, 45—50 v. H. Ammonsalpeter, 10—15 v. H. Alkalinitraten, 6—12 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, bis 2 v. H. Pflanzenmehl.

B. Wettersprengstoffe

Wetter-Bradit A. Gemenge von 79,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 2 v. H. Trinitrotoluol, 1,5 v. H. Holzmehl, 13 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit B. Gemenge von 65,5 v. H. Ammonsalpeter, 7,5 v. H. Dinitronaphthalin, 6 v. H. Nitroglyzerin, 20 v. H. Küchensalz, 1 v. H. Holzmehl.

Wetter-Bradit C. Gemenge von 64,7 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 8 v. H. Trinitrotoluol, 1,3 v. H. Holzmehl, 2 v. H. Holzkohle, 20 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit D. Gemenge von 74,7 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 12 v. H. Trinitrotoluol, 1,3 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 7 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit E. Gemenge von 63 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Kaliumperchlorat, 7 v. H. Trinitrotoloul, 4 v. H. Nitroglyzerin, 2 v. H. Holzmehl, 18 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit F. Gemenge von 77,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Kaliumperchlorat, 4 v. H. Trinitrotoluol, 4 v. H. Nitroglyzerin, 1,5 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Küchensalz.

Wetter-Bradit G. Gemenge von 72 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Trinitrotoluol 4 v. H. Nitroglyzerin, 2 v. H. Holzmehl, 16 v. H. Küchensalz.

Wetter-Lignosit A. Gemenge von 62 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Kalisalpeter, 6,3 v. H. Trinitrotoluol, 0,7 v. H. Dinitrotoluol, 4 v. H. Holzmehl, 4 v. H. Nitroglyzerin, 18 v. H. Küchensalz.

Wetter-Lignosit B. Gemenge von 61,5 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Barytsalpeter, 5 v. H. Dinitrotoluol, 4 v. H. Holzmehl, 4 v. H. gelatiniertes Nitroglyzerin, 22,5 v. H. Küchensalz.

Wetter-Lignosit C. Gemenge von 57 v. H. Ammonsalpeter, 22 v. H. Natronsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 3,5 v. H. Holzkohle, 7 v. H. Chlorammon, 3 v. H. Schwefel.

Wetter-Lignosit D. Gemenge von 81 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 4 v. H. Mononitronaphthalin, 2 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Küchensalz.

Wetter-Lignosit E. Gemenge von 53 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Nitroglyzerin, 3 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 35 v. H. Küchensalz.

Wetter-Lignosit F. Gemenge von 83 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Barytsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 3 v. H. Dinitrotoluol, 2 v. H. Graphit, 6 v. H. Chlorkalium.

Wetter-Lignosit G. Gemenge von 54 v. H. Ammonsalpeter, 22 v. H. Natronsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 3,5 v. H. Holzmehl, 3,5 v. H. Holzkohle, 10 v. H. Küchensalz, 3 v. H. Schwefel.

Wetter-Lignosit H. Gemenge von 67 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Kalisalpeter, 5 v. H. Mononitronaphthalin, 4 v. H. Nitroglyzerin, 15 v. H. Küchensalz, 4 v. H. Holzmehl.

Wetter-Lignosit I. Gemenge von 70 v. H. Ammonsalpeter, 5 v. H. Natronsalpeter, 4 v. H. Mononitronaphthalin, 4 v. H. Nitroglyzerin, 5 v. H. Perchlorat, 5 v. H. Küchensalz, 3 v. H. Chlorammonium, 4 v. H. Holzmehl.

Wetter-Lignosit K. Gemenge von 80 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Dinitrotoluol, 2 v. H. Graphit, 2 v. H. Holzmehl, 4 v. H. Nitroglyzerin, 9 v. H. Küchensalz.

Wetter-Westfalit A. Gemenge von 84 v. H. Ammonsalpeter, 2,4 v. H. Barytsalpeter, 1,6 v. H. Naphthalin, 4 v. H. Nitroglyzerin, 8 v. H. Chlorkalium.

Wetter-Westfalit B. Gemenge von 82 v. H. Ammonsalpeter, 1,5 v. H. Holzmehl, 1,5 v. H. Kohle, 4 v. H. Nitroglyzerin, 11 v. H. Chlorkalium.

Wetter-Westfalit C. Gemenge von 83,5 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 1,5 v. H. Trinitrotoluol phlegmatisiert, 2 v. H. Holzmehl, 9 v. H. Chlorkalium.

Wetter-Ammoncahücit A. Gemenge von 64,7 v. H. Ammonsalpeter, 8 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Kohle, 1,3 v. H. Holzmehl, 4 v. H. gelatiniertes Nitroglyzerin, 20 v. H. Chlornatrium.

Wetter-Ammoncahücit B. Gemenge von 67 v. H. Ammonsalpeter, 6 v. H. Dinitrotoluol, 1,5 v. H. Holzmehl, 1,5 v. H. Kohle, 4 v. H. gelatiniertes Nitroglyzerin, 20 v. H. Chlornatrium.

Wetter-Pionkit A. Gemenge von 62 v. H. Ammonsalpeter, 4 v. H. Nitroglyzerin, 10 v. H. Nitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl, 22 v. H. Küchensalz.

Wetter-Pionkit B. Gemenge von 81 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Trinitrotoluol, 4 v. H. Nitroglyzerin, 2 v. H. Zellulose, 10 v. H. Küchensalz.

Forst- und Landwirtschaftsbradit. Gemenge von 70 v. H. Ammonsalpeter, 12 v. H. Trinitrotoluol und andere Stickstoffverbindungen, 0,5 v. H. Nitroglyzerin, 7 v. H. Kaliumperchlorat, 1,5 v. H. Holzmehl, 1 v. H. Holzkohle, 8 v. H. Küchensalz.

II. Andere Sprengstoffe

b) Organische Nitroverbindungen, soweit sie gegen Stoß, Reibung und Endzündung nicht gefährlicher als reine Pikrinsäure sind und in 75° Temperatur innerhalb 48 Stunden ihr Gewicht nicht ändern (siehe auch Gruppe 2 Punkt a) und zwar:

α) In Wasser unlöslich, keine explosiven Salze bildend:

Trinitrotoluol, reines, auch gemischt mit Ammonsalpeter (mit Ammonsalpeter verdünntes Trinitrotoluol zur Füllung von Geschossen) oder mit Dinitrotoluol, Terpentin und höchstens 0,5 v. H. Kollodiumnitrozellulose (Plastrotyl), ferner sogenanntes flüssiges Trinitrotoluol (neutrale Mischung der Nitroabkömmlinge von Toluol, flüssig in gewöhnlicher Temperatur) und plastisches Trinitrotoluol (eine plastische Mischung von kristallischem und flüssigem Trinitrotoluol, enthaltend höchstens 0,5 v. H. Kollodiumbaumwolle) und Trinitrotoluol in gepreßter Mischung mit Ammonsalpeter und Alluminium (Amonal).

Diese Gegenstände dürfen nicht gefährlicher als chemisch reines „Trinitrotoluol" sein.

Trinitroanisol,	Trinitroanilin,
Trinitroxylol,	Trinitronaphthalin,
Trinitromesitylen,	Tetranitronaphthalin,
Trinitropseudokumol,	Hexanitrodiphenylamin,
Trinitrobenzol,	Hexanitrodiphenylsulfid.
Trinitrochlorbenzol,	

β) In Wasser löslich:

Pikrinsäure. Diese Säure darf keine Beimischungen enthalten, die sie gefährlicher als das rein chemische Produkt gestalten könnten.

Trinitrokresol,
Trinitronaphthol,
Tetranitronaphthol.

γ) Mischungen aus vorgenannten Stoffen α) und β), die miteinander oder mit anderen aromatischen Nitrokörpern gemengt sind und im Sinne dieser Vorschriften keine Sprengstoffe sind, z. B. Mononitrotoluol, auch mit anderen, die Gefahr nicht erhöhenden Zusätzen.

Hierzu gehören:

I. Bergbausprengstoffe

Pikrit. Gemenge von 90 bis 100 v. H. Pikrinsäure, wovon ein Teil bis zu 20 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch andere aromatische Nitrokörper ersetzt sein darf, 10 bis 0 v. H. Wasser oder andere die Gefahr nicht erhöhende Zusätze.

Hexamit. Gemenge von 60 bis 90 v. H. Hexanitrodiphenylamin, wovon ein Teil bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Pikrinsäure ersetzt sein darf, 10 bis 40 v. H. Dinitro- und/oder Trinitroluol und/oder Trinitronaphthalin, auch mit höchstens 4 v. H. Pflanzenmehl.

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr.)

c) Nitrozellulose (Schießbaumwolle, Kollodiumwolle), sofern sie folgenden Beständigkeitsbedingungen genügt und zwar:

1. Die Abspaltung von Stickoxyd während einer zweistündigen Erhitzung auf 132° darf für 1 g Nitrozellulose höchstens 3 cm³ betragen.
2. Die Entzündungstemperatur der Nitrozellulose muß über 180° liegen.

α) Schießbaumwolle und Kollodiumbaumwolle ungepreßt, sowie auch Schießbaumwolle in Flockenform mit mindestens 25 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt (75 Teile Trockenstoff und 25 Teile Flüssigkeit);

β) Schießbaumwolle und Kollodiumbaumwolle, gepreßt, mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (85 Teile Trockenstoff und 15 Teile Wasser). (Vergleiche auch 2. Gruppe unter Punkt b);

d) Pulver und schwarzpulverähnliche Sprengstoffe bei gewöhnlicher Handhabung, soweit sie gegen Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind als Sprengsalpeter, 10 v. H. Schwefel, 15 v. H. Braunkohle.

peter 2 von folgender Zusammensetzung: 75 v. H. Natronsalpeter, 10 v. H. Schwefel, 15 v. H. Braunkohle.

Hierher gehören:

I. Bergwerkssprengstoffe

Bergwerkssprengpulver 4. Gemenge von 65—70 v. H. Kalisalpeter, 8 v. H. Ruß, 10—15 v. H. Zellulose, 8—12 v. H. Schwefel, bis zu 3 v. H. Eisensulfat.

Bergwerkssprengpulver 5. Gemenge von 70—73 v. H. Kalisalpeter, 17—19 v. H. Schwefel, 5—7 v. H. Holzkohle, 5—7 v. H. Zellulose oder natürlichem, auf chemischem oder biologischem Wege verändertem Zellstoff.

Sprengsalpeter 2. Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 10—16 v. H. Braunkohle, 9—15 v. H. Schwefel.

Sprengsalpeter 3. Gemenge von 71—76 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 5 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 9—11 v. H. Schwefel, 15—19 v. H. Pech, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kohle ersetzt sein dürfen, bis zu 1 v. H. Kaliumbichromat.

Sprengsalpeter 3. Gemenge von 65—70 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 8 v. H. Ruß, 10—15 v. H. Zellulose, 8—12 v. H. Schwefel, bis zu 3 v. H. Eisensulfat.

Sprengsalpeter 5. Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 40 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 17—19 v. H. Schwefel, 5—7 v. H. Kohle, 5—7 v. H. Zellulose oder natürlichem, auf chemischen oder biologischem Wege verändertem Zellstoff.

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr.)

e) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe.

Gemenge von Chloraten oder Perchloraten der Alkalien oder alkalischen Erden mit kohlenstoffreichen Verbindungen, wie Kohlenwasserstoffe, Harze, nitrierte Öle, aromatische Kohlenwasserstoffe, Pflanzenmehle, anorganische Salze und ähnliche. Die Chloratmischungen dürfen keine Ammonsalze enthalten. Gegen Stoß, Reibung oder Entzündung dürfen die Sprengstoffe nicht gefährlicher sein als ein Chloratsprengstoff von folgender Zusammenstellung: 79 v. H. Kaliumchlorat, 15 v. H. Dinitrotoluol, 5 v. H. Rizinusöl, 1 v. H. Nitronaphthalin. Hierzu gehören:

I. Bergwerkssprengstoffe

A. Chloratssprengstoffe

Chloratit 1. Gemenge von 70—80 v. H. Kalium und/oder Natriumchlorat, wovon bis zu 20 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kaliumperchlorat und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 12—20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 1—5 v. H. Pflanzenmehl, 3—5 v. H. festen Kohlenwasserstoffen und/oder Ölen und/oder Fetten, 2—6 v. H. nicht gelatiniertem Nitroglyzerin.

Chloratit 2. Gemenge von 70—85 v. H. Kalium- und/oder Natriumchlorat, wovon bis zu 20 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffes durch Kaliumperchlorat ersetzt sein dürfen, 10—20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 1—5 v. H. Pflanzenmehl, 3—5 v. H. festen Kohlenwasserstoffen und/oder Ölen und/oder Fetten.

Chloratit 3. Gemenge von 88—91 v. H. Kalium- und/oder Natriumchlorat, 8—12 v. H. flüssigen Kohlenwasserstoffen mit einem Flammpunkt von nicht weniger als 30° und bis zu 3 v. H. Pfanzenmehl.

B. Perchloratsprengstoffe

Perchloratit 1. Gemenge von 60—75 v. H. Kaliumperchlorat, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Ammonsalpeter und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1—5 v. H. Pflanzenmehl, 20—30 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 3—6 v. H. Nitroglyzerin, nicht gelatiniert.

Perchloratit 2. Gemenge von 62—75 v. H. Kaliumperchlorat, wovon bis zu 10 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Ammonsalpeter und/oder Kalisalpeter ersetzt sein dürfen, 1—8 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 20—30 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis zu 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen.

Perchloratit 3. Gemenge von 30—40 v. H. Kalium- und/oder Ammoniumperchlorat, 35—45 v. H. Ammonsalpeter, wovon bei Anwesenheit von Ammoniumperchlorat eine diesem äquivalente Menge durch Kalisalpeter ersetzt sein muß, 15—20 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, wovon bis zu 4 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Nitrozellulose ersetzt sein dürfen, 3—8 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen.

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr)

f) Pulver-Rohmasse (für die Herstellung von rauchlosem Pulver) mit einem Inhalt von mindestens 30 v. H. Wasser.

2. Gruppe. Sprengstoffe, die nur als halbe und ganze Wagenladungen befördert werden dürfen

a) Organische Nitroverbindungen und Gemenge von diesen, die den Anforderungen des Punktes b) der Gruppe 1 nicht entsprechen, jedoch im trockenen Zustande 48 Stunden bei 75° gelagert, gewichtsbeständig bleiben und bei Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind:

α) trockene sowie nasse, in Wasser unlösliche — als Tetranitromethylanilin,

β) nasse, in Wasser lösliche — als Trinitroresorzin.

Die in Wasser sich lösenden Nitroverbindungen dürfen keine Flüssigkeiten absondern.

b) Nitrozellulose (Schießbaumwolle, Kollodiumbaumwolle), sofern sie den nachstehenden Beständigkeitsbedingungen genügt:

1. Die Menge des bei einer Temperatur von 132° innerhalb 2 Stunden sich abspaltenden Stickoxyd darf nicht mehr als 3 cm^3 auf 1 Gramm Nitrozellulose betragen.
2. Die Endzündungstemperatur der Nitrozellulose muß über 180° liegen.
   α) Schießbaumwolle und Kollodiumwolle, ungepreßte, mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (85 v. H. Trockenstoff und 15 v. H. Wasser). (Siehe auch Gruppe 1 Punkt c), *α*), *β*);
   β) Schießbaumwolle, gemahlene, auch mit einer Beimischung von 30—50 v. H. Kali- oder Barytsalpeter, in Geschosse gepreßt mit einem Paraffinüberzug.

c) Chlorhydrine, nitrierte.

d) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe, die den Bedingungen der Gruppe 1, Punkt e) nicht entsprechen, aber nicht gefährlicher sind als ein Chloratsprengstoff von folgender Zusammensetzung: 85 v. H. Kaliumchlorat und 15 v. H. Kolophonium.

e) Schwarzpulver (Gemenge von Kalisalpeter, Schwefel und Kohle) in Mehlform, gekörnt oder gepreßt, ferner schwarzpulverähnliche Gemenge, die den Bedingungen unter Gruppe 1, Punkt d) nicht entsprechen, jedoch unter dem Einfluß von Stoß, Reibung oder Entzündung nicht gefährlicher sind als staubfein gemahlenes Jagdpulver von folgender Zusammensetzung: 75 v. H. Kalisalpeter, 10 v. H. Schwefel und 15 v. H. Holzkohle. Hierzu gehören:

I. Bergbausprengstoffe

Bergwerkssprengpulver 1. Gemenge von 73—77 v. H. Kalisalpeter, 10—15 v. H. Holzkohle, 8—15 v. H. Schwefel.

Bergwerkssprengpulver 2. Gemenge von 68—72 v. H. Kalisalpeter, 28—32 v. H. Holzkohle und Schwefel.

Bergwerkssprengpulver 3. Gemenge von 63—67 v. H. Kalisalpeter, 33—37 v. H. Holzkohle und Schwefel.

Sprengsalpeter 1. Gemenge von 70—75 v. H. Natronsalpeter, wovon bis zu 25 v. H. der Gesamtmenge des Sprengstoffs durch Kalisalpeter ersetzt werden dürfen, 10—16 v. H. Kohle, 9—15 v. H. Schwefel.

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr)

f) Dynamite und dynamitähnliche Sprengstoffe aus einer zu ihrer Herstellung berechtigten inländischen oder aus einer zum Versand auf den polnischen Bahnen ermächtigten ausländischen Fabrik. Sie dürfen nicht gefährlicher sein als Sprenggelatine oder Gurdynamit. Hierzu gehören:

I. Bergbausprengstoffe

A. Gesteinsprengstoffe

Dynamit 1. Gemenge von 61—63,5 v. H. Nitroglyzerin, 1,5—4 v. H. Kollodiumbaumwolle, 25—29 v. H. Natronsalpeter und/oder Kaliumperchlorat, 6—9 v. H. Holzmehl, auch bis zu 2 v. H. Soda und/oder Kreide und/oder unschädlichen färbenden Bestandteilen, z. B. Ocker, Caput mortuum.

Dynamit 2. Gemenge von 56—61 v. H. Nitroglyzerin, 4,5—9 v. H. Nitrozellulose, 3—8 v. H. Holzmehl, bis zu 4 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 25—30 v. H. Alkalinitraten und/oder Kaliumperchlorat.

Dynamit 3. Gemenge von 34—39 v. H. Nitroglyzerin, 1—6 v. H. Nitrozellulose, 1—6 v. H. Pflanzenmehl, 6—10 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 44—54 v. H. Alkalinitraten und/oder Ammonsalpeter und/oder Kaliumperchlorat.

Dynamit 4. Gemenge von 36—39,5 v. H. Nitroglyzerin, 0,5—4 v. H. Nitrozellulose, 1—7 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, 40—50 v. H. Alkalinitraten und/oder Ammonsalpeter und/oder Kaliumperchlorat, 7—12 v. H. anorganischen passiven Salzen.

Dynamit 5. Gemenge von 16—20 v. H. Nitroglyzerin, 0,5—2 v. H. Schießbaumwolle, 50—74 v. H. Kaliumperchlorat und/oder Ammonsalpeter und/oder Alkalinitraten, 2—12 v. H. Nitroabkömmlingen des Toluols und/oder Naphthalins und/oder Diphenylamins, 1—6 v. H. Pflanzenmehl und/oder festen Kohlenwasserstoffen, auch bis zu 12 v. H. Alkalichloriden.

Gelatit. Gemenge von mindestens 20 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, mit wasserhaltigen Streckmitteln, Ammonsalpeter, Holzmehl, auch mit aromatischen Nitrokörpern nicht gefährlicher als Trinitrotoluol, auch mit Chlornatrium, Chlorkalium oder ähnlichen ungefährlichen, neutralen, beständigen Salzen.

Sprenggelatine. Gemenge von 92—94 v. H. Nitroglyzerin und 6—8 v. H. Kollodiumbaumwolle.

Sprenggelatine. (Herst. Lignosa). Gemenge 69,75 v. H. Nitroglyzerin, 23,25 v. H. Dinitroglikol, 7 v. H. Kollodiumbaumwolle.

B. Wettersprengstoffe

α) Halbgelatinöse Wettersprengstoffe.

Wetter-Baldurit A. Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 50 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Dinitrotoluol, 2 v. H. Holzmehl, 0,5 v. H. Kohlenstaub, 33,5 v. H. Chlornatrium.

Wetter-Baldurit B. Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 50 v. H. Ammonsalpeter, 1 v. H. Kohlenstaub, 35 v. H. Küchensalz, 2 v. H. Holzmehl.

Wetter-Bavarit A. Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 50 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Dinitrotoluol, 1 v. H. Kohle, 1 v. H. Holzmehl, 28 v. H. Chlornatrium.

Wetter-Bavarit B. Gemenge von 12 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 56 v. H. Ammonsalpeter, 2 v. H. Trinitrotoluol, 2 v. H. Dinitrotoluol, 28 v. H. Chlornatrium.

β) Gelatinöse Wettersprengstoffe:

Wetter-Barbarit A. Gemenge von 30 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 0,5 v. H. Schießbaumwolle, 0,5 v. H. Dinitrotoluol, 25 v. H. Ammonsalpeter, 3 v. H. Barytsalpeter, 1 v. H. Talk, 40 v. H. Chlorkalium.

Wetter-Barbarit B. Gemenge von 29,5 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 0,5 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin, 24 v. H. Ammonsalpeter, 2,5 Barytsalpeter, 1 v. H. Talk, 41,5 v. H. Küchensalz.

Wetter-Barbarit C. Gemenge von 30 v. H. gelatiniertem Nitroglyzerin, 34,5 v. H. Chlorkalium, 32,5 v. H. Ammonsalpeter, 1,5 v. H. Naphthalin, 1 v. H. Kalisalpeter, 0,5 v. H. Glyzerin.

Wetter-Arit A. Gemenge von 25 v. H. Nitroglyzerin, 0,8 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin (Dickflüssigkeit = 1,13), 29,5 v. H. Ammonsalpeter, 3,7 v. H. Trinitrotoluol, 40 v. H. Chlornatrium.

Wetter-Arit B. Gemenge von 25 v. H. Nitroglyzerin, 0,8 v. H. Schießbaumwolle, 1 v. H. Glyzerin (Dickflüssigkeit = 1,13) 31 v. H. Ammonsalpeter, 4,2 v. H. Trinitrotoluol, 38 v. H. Chlornatrium.

II. Andere Sprengstoffe

(Zur Zeit nicht im Verkehr)

g) Ammonsalpetersprengstoffe, die bei gewöhnlicher Behandlung nicht handhabungssicher sind(d. h. den Bedingungen der 1. Gruppe, Punkt a) nicht entsprechen), sofern sie in keiner Beziehung nicht gefährlicher sind als Sprenggelatine. Sie dürfen keine Chlorate enthalten und müssen

aus inländischen zu ihrer Herstellung berechtigten oder aus den zum Versand auf polnischen Bahnen besonders ermächtigten ausländischen Fabriken stammen.

h) Proben neuer Sprengstoffe bis zum Gewicht von 15 kg, bei Aufgabe an amtlich anerkannte Prüfungsstellen zur Untersuchung, soweit sie nicht gefährlicher sind als Sprenggelatine oder Gurdynamit.

B.

Schießmittel

1. Gruppe. Schießmittel, die in unbeschränkten Mengen zur Beförderung als Frachtgut zugelassen sind, und zwar:

Rauchlose gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglyzerinhaltige Nitrozellulosepulver, lose und in Ladungen, sofern sie nachstehenden Anforderungen entsprechen:

1. Die zur Fabrikation verwendete Nitrozellulose muß von bester Beschaffenheit sein und folgenden Beständigkeitsbedingungen genügen:

a) die Abspaltung von Stickoxyd während einer zweistündigen Erhitzung auf 132° darf für 1 g Nitrozellulose nicht mehr als 3 cm^3 betragen.

b) die Zündungstemperatur der Nitrozellulose muß über 180° C liegen.

2. Das verwendete Nitroglyzerin muß von bester Beschaffenheit sein, insbesondere keine freien Säuren enthalten.

3. Das fertige Pulver muß gelatiniert sein und folgenden Anforderungen entsprechen:

a) Nitrozellulosenpulver müssen eine Verpuffungstemperatur von mindestens 170° haben und bei der Beständigkeitsprüfung mindestens 1 Stunde auf 132° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Gase abzuspalten;

b) nitroglyzerinhaltige Pulver müssen eine Verpuffungstemperatur von mindestens 160° haben und bei einer Beständigkeitsprüfung mindestens $1^1/_2$ Stunden auf 120° erhitzt werden können, ohne deutlich erkennbare gelbrote Gase abzuspalten.

2. Gruppe. Schießmittel, die nur in halben und ganzen Wagenladungen befördert werden dürfen

Rauchlose, gelatinierte Nitrozellulosepulver und nitroglyzerinhaltige Nitrozellulosepulver, die den Anforderungen für die Pulver der 1. Gruppe nicht entsprechen.

Rauchlose nicht gelatinierte Nitrozellulosepulver (sogenannte Mischpulver).

Schwarzpulver (gepreßt und gekörnt) und ähnliche für Schießzwecke geeignete Pulver.

Gut gelatinierte Pulverfasern und deren Erzeugnisse.

C.

Andere explosionsfähige Stoffe

1. Explosionsfähige, jedoch nicht selbstentzündliche chemische Erzeugnisse, die nicht in den Abschnitten unter A und B aufgeführt sind, müssen im trockenen Zustande den Proben gegen Schlag, Reibung und Entzündung unterworfen werden und sich dabei nicht gefährlicher erweisen als zum Vergleich genommene verstaubte Pikrinsäure bei einem Gefrierpunkt von mindestens 120°.

2. Mechanische Gemenge mit explosiver Eigenschaft können zu den Stoffen der gegebenen Gruppe nicht zugezählt werden.

Beförderungsbedingungen für die unter I a, A, B und C aufgeführten Sprengstoffe

I. Probesendungen

Zur Beförderung an staatliche oder amtlich anerkannte Prüfungsstellen zum Zwecke der Untersuchung können als Stückgut aufgegeben werden:

a) Proben neuer Sprengstoffe, die nicht gefährlicher sind als der Vergleichs-Ammonit 1 (siehe Abt. A, 1. Gruppe a) in Mengen bis zu 5 kg, wenn sie patroniert sind. Die Patronen müssen in festes Papier gewickelt und zu Paketen bis zum Gewichte von $2^1/_2$ kg vereinigt, und in eine starke haltbare Holzkiste und diese wieder in eine hölzerne Überkiste verpackt sein. Der Zwischenraum zwischen den Wandungen beider Kisten muß mindestens 5 cm betragen und mit Kieselgur oder Sägemehl ausgefüllt sein. Die Überkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche haltbare Aufschrift tragen: „Sprengstoffproben | Explosiv |“. Dem Frachtbrief muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt sein, daß Art und Verpackung der Sendung diesen Vorschriften entspricht.

b) Proben beliebiger neuer Sprengstoffe in Mengen bis zu 100 g, nur wenn sie patroniert sind. Die Patronen müssen, sofern es mehr als eine sind, durch Umwickelung in festes Papier zu einem Paket vereinigt und in eine starke, haltbare Kiste von mindestens 22 mm Brettstärke und 25 cm Seitenlänge mit trockenem Holzmehl fest umgeben und gegen jede Verschiebung in der Kiste völlig festgelegt sein. Diese Kiste ist in eine starke, dichte, sicher zu verschließende hölzerne Überkiste von mindestens 25 mm Brettstärke und von solchen Abmessungen zu verpacken, daß zwischen Innenkiste und Außenkiste überall ein lichter Abstand von mindestens 12 cm vorhanden ist. Dieser Zwischenraum ist mit trockenem Holzmehl fest auszufüllen, durch geeignete Vorrichtungen sicherzustellen, daß der Abstand zwischen Innen- und Außenkiste durch Rütteln während der Beförderung sich nicht ändern kann. Die Überkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche, haltbare Aufschrift tragen: „Sprengstoffproben | Explosiv. | Nicht stürzen!" Dem Frachtbrief muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt sein, daß die Verpackung dieser Vorschrift entspricht, und daß der Absender sich vorher mit der Fabrik oder mit der Versuchsstation wegen der Eigenschaft der versandten Proben verständigt hat.

c) Dynamitproben (2. Gruppe), soweit sie zu den Wettersprengstoffen gehören und an amtlich anerkannte Versuchsstationen zwecks Prüfung ihrer Sicherheit im Grubengas oder Kohlenstaub versandt werden, in Mengen bis zu 2 kg und nur in Gestalt von Patronen. Die Patronen müssen durch festes Papier zu einem Paket vereinigt sein, das mitten in eine Holzkiste von mindestens 22 mm Brettstärke mittels Holzmehl so fest zu verpacken ist, daß es gegen jede Verschiebung völlig gesichert ist. Die Kiste ist nachträglich, wie unter b) angegeben, zu verpacken. Die Schutzkiste muß auf dem Deckel in roten Buchstaben die deutliche, haltbare Aufschrift tragen: „Dynamitproben zur Prüfung auf Sicherheit | Explosiv. | Nicht stürzen!" Dem Frachtbrief muß die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers beigefügt sein, daß die Proben nicht gefährlicher sind als Sprenggelatine oder Gurdynamit, und daß die Verpackung diesen Vorschriften entspricht.

Bemerkung: Proben von Explosiv- und Schießmitteln, die durch Militärinstitute an chemische Laboratorien zur Prüfung gesandt werden, können statt in Patronen in dichten blechernen Schachteln, die in der gleichen guten Weise wie oben, gut in Holzkisten verpackt sind, befördert werden.

II. Gewöhnliche, nicht unter I fallende Sendungen

A.

Verpackung

1. Gruppe der Sprengmittel. Kennzeichen | Explosiv. |

1. Ammonsalpetersprengstoffe a)

(1) Diese Sprengstoffe können nur in Gestalt von Patronen befördert werden. Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und diese in haltbare Holzbehälter fest zu verpacken.

(2) Die mit Paraffin oder Zeresin getränkten Patronen, können auch durch eine feste Umhüllung von Papier, zu Paketen von $2^1/_2$ kg Gewicht vereinigt sein. Desgleichen können auch nichtgetränkte Patronen verpackt werden, es müssen aber dann die Pakete selbst durch einen Überzug von Paraffin oder Zeresin oder Harz völlig von der Luft abgeschlossen sein. Die Pakete sind in starke, dichte sicher verschlossene Holzbehälter fest zu verpacken.

(3) Der Inhalt der Kiste darf höchstens 50 kg betragen.

(4) Die Kisten müssen in roter und haltbarer Aufschrift die Bezeichnung: „Ammonsalpeter-Verbindungen | Explosiv |" tragen.

2. Organische Nitroverbindungen und Gemenge aus solchen, b)

(1) Diese Stoffe müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter oder in sogenannte amerikanische Pappefässer fest verpackt sein. Das sogenannte flüssige Trinitrotoluol darf auch in eiserne Behälter verpackt sein; diese Behälter müssen einen völlig dichten Verschluß haben, der im Falle eines Brandes dem Drucke der im Innern des Behälters sich entwickelnden Gase nachgibt. Pikrit und Hexamit werden nach den Vorschriften für Ammonsalpetersprengstoffe a) verpackt, jedoch kann die Paraffinierung oder Zeresinierung fortfallen.

(2) Die Kisten oder Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens und in roter Farbe das Zeichen: „Nitroverbindungen | Explosiv |" tragen. Zur Verpackung von wasserlöslichen Nitroverbindungen darf kein Blei verwendet werden.

3. Nitrozellulose[1], (Schießbaumwolle, Kollodiumbaumwolle c)

Nitrozellulose in Flockenform, auch ungepreßt, mit mindestens 25 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt (α) und gepreßte Nitrozellulose mit mindestens 15 v. H. Wassergehalt (β) müssen luft-, wasser- bezw. alkoholdicht in starke dichte, sicher verschlossene Holzbehälter oder in sogenannte amerikanische Pappefässer oder in innen verzinkte (verbleite) Eisenfässer mit einem dichten Verschlusse, der einem etwaigen inneren Drucke nachgibt, fest verpackt sein. Bei den Holzbehältern und den amerikanischen Pappefässern ist die geforderte Luft-, Wasser- und Alkoholdichtheit durch geeignete dichte Einlagen z. B. Zinkblecheinsätze oder eine nichtunterbrochene Paraffinpapierauslegung, herzustellen. Die Behälter müssen in roter Farbe die deutliche Aufschrift tragen: „Nasse Nitrozellulose | Explosiv |".

4. Sprengstoffe mit einer ähnlichen Zusammensetzung wie Schwarzpulver, ungefährlich, bei gewöhnlicher Handhabung. d)

(1) Diese Stoffe müssen wie die Ammonsalpetersprengstoffe a) verpackt sein. Bei Gruben-Sprengpulver 5 und Sprengsalpeter 5 ist an Stelle der Verpackung in Patronen auch die Verpackung in Büchsen aus Weißblech mit dicht schließenden Deckeln zugelassen. Jede Büchse darf höchstens 5 kg Gruben-Sprengpulver 5, oder Sprengsalpeter 5 enthalten und ist in kräftiges Packpapier völlig einzuwickeln. Höchstens 10 Büchsen sind in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter so einzusetzen, daß die Deckel der Büchsen in ihrer Lage durchaus festgehalten werden. Diese Behälter müssen durch dicht zugepaßte Zwischenwände eingeteilt und durch Nagelung verbunden sein, jedoch nicht an den oberen Deckel des Behälters, wobei sich in einer Abteilung nicht mehr als 3 Büchsen befinden dürfen. Bei Gruben-Sprengpulver 5 und Sprengsalpeter 5 sind an Stelle der mit Paraffin oder Zeresin getränkten Patronenhülsen (vergleiche Ziff. 1 Abs. (2) dichte Hülsen aus Pergamentpapier zugelassen.

(2) Auf den äußeren Behältern muß sich die deutliche und haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens sowie das Zeichen „Grubenpulver | Explosiv |" befinden.

5. Chlorat- und Perchloratsprengstoffe e)

(1) Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Paraffin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis zu $2^1/_2$ kg Gewicht vereinigt sein, bei Chloratit 3 darf anstatt des Paraffinieren (Zeresinieren) der Pakete und Patronen gut geleimtes Papier Verwendung finden. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. In dem Behälter etwa leer bleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungsstoffen derart ausgefüllt sein, daß sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

(2) Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 kg betragen.

(3) Die Behälter müssen eine deutliche, haltbare Aufschrift des Sprengstoffnamens und je nach der Art des Sprengstoffs die Angabe

„Chl. | Explosiv |" oder „Perchl. | Explosiv |" in roter Farbe tragen.

6. Pulver-Rohmasse f)[2]

(1) Diese Masse muß in innen verzinkte (verbleite) Eisenfässer mit einem sicheren, dichten Verschlusse, der einem etwaigen inneren Drucke nachgibt, oder in festverschlossene, dichte Säcke aus kräftigem, gummiertem Stoffe und diese wieder in fest verschlossene wiederstandsfähige Übersäcke verpackt sein.

---

[1]) Nitrozellulose c) mit mindestens 25 v. H. Wassergehalt und Pulver-Rohmasse e) können unverpackt in besonders eingerichtete Wagen, die für andere Zwecke nicht verwendet werden dürfen, verladen werden. Diese Wagen müssen starke und vollkommen dichte Wände haben, die ein Verstreuen des Inhaltes sowie ein Entweichen der Feuchtigkeit ausschließen. Sie müssen im Innern glatte, leicht reinzuhaltende, abwaschbare Flächen haben ohne Vorsprünge, Schrauben, Muttern und dergleichen und ohne Vertiefungen, die ein Zurückbleiben von Resten ermöglichen. Diese Wagen müssen innen verzinkt oder verbleit, sicher und gut verschlossen sein und eine in die Augen fallende rote Aufschrift „Nasse Nitrozellulose | Explosiv |" tragen.

Die Verladung und Entladung loser Nitrozellulose darf nur in den Sprengstoffabrtken geschehen. Vor der Wiederverwendung müssen die Wagen innen und außen sorgfältig gereinigt werden; eine Bescheinigung darüber, daß dies geschehen, ist der Eisenbahn bei der Uebergabe der Wagen vorzulegen.

[2]) Wegen Verladung von Pulver-Rohmasse in besonders eingerichtete Wagen vergleiche die Anmerkung zu Ziffer 3 Nitrozellulose. Die Wagen müssen die Aufschrift „Pulver-Rohmasse | Exp osiv |" tragen.

(2) Das Rohgewicht eines Frachtstücks darf 35 kg nicht übersteigen.

(3) Die äußeren Behälter müssen in roter Farbe die deutliche Aufschrift tragen: „Pulver-Rohmasse Explosiv“.

2. Gruppe der Sprengstoffe. Zeichen Explosiv.

1. Organische Nitroverbindungen und Gemenge von solchen a)

(1) Die Verpackung der trockenen Nitroverbindungen muß dieselbe wie bei den organischen Nitroverbindungen der 1. Gruppe b) sein.

(2) Die mit Wasser angefeuchteten Nitroverbindungen müssen in haltbare Holzbehälter mit inneren Behältern aus Blech gepackt sein, die eine dichte Gummizwischenlage zwischen dem oberen Rande und dem Deckel besitzen. Die inneren Behälter für die im Wasser löslichen, nassen Nitroverbindungen a), β) müssen aus solchem Material bestehen, auf welches die nassen, chemischen Nitroverbindungen nicht einwirken können (z. B. Ton). Der Inhalt des Wassers muß ein derartiger sein, daß er während der Beförderung unter 25 v. H. nicht fallen kann.

(3) Der Inhalt einer Kiste darf höchstens 25 kg betragen.

(4) Auf den Kisten muß in roter, deutlicher und haltbarer Aufschrift der Vermerk: „Nitroverbindungen Explosiv“ eingetragen sein.

2. Nitrozellulose. (Schießbaumwolle und Kolodiumbaumwolle b)

(1) Die Stoffe müssen in wasserdichte, haltbare Holzbehälter, die keine eiserne Reifen oder Bänder haben, so fest verpackt sein, daß der Inhalt sich nicht bewegen kann. Außer den Holzbehältern sind auch sogenannte amerikanische Pappefässer zugelassen.

(2) Die mit Paraffin oder auch mit einem Zusatz von 30—50 v. H. Kalisalpeter oder Barytsalpeter überzogenen Patronen müssen vor dem Einlegen in die Behälter durch Umwickelung in starkes Papier in Pakete gebunden sein.

(3) Die Behälter müssen in roter Farbe die deutliche, haltbare Aufschrift:
„Nitrozellulose Explosiv“ tragen.

3. Nitrierte Chlorhydrine c)

Nitrierte Chlorhydrine sind in starke, dicht verschlossene Metallgefäße zu verpacken, die nur bis zu $^{9}/_{10}$ ihres Fassungsraums gefüllt sein und nicht mehr als 25 kg nitrierte Chlorhydrine enthalten dürfen. Jedes Gefäß ist einzeln in einen starken Holzbehälter mit Sägemehl so einzusetzen, daß er überall von einer mindestens 10 cm starken Schicht Sägemehl umgeben ist. Der Holzbehälter muß in roter Farbe die deutliche und dauerhafte Aufschrift tragen: „Nitriertes Chlorhydrin Explosiv“.

4. Chlorat- und Perchloratsprengstoffe d)

(1) Die Stoffe müssen patroniert sein. Die Patronen müssen mit Paraffin oder Zeresin überzogen oder in paraffiniertes oder zeresiniertes Papier eingeschlagen und durch eine feste Umhüllung von Papier zu Paketen bis $2^{1}/_{2}$ kg Gewicht vereinigt sein. Die Pakete müssen in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein. In dem Behälter etwa leerbleibende Räume müssen mit geeigneten Verpackungsstoffen derart ausgefüllt sein, daß sich die Pakete nicht bewegen können. Zum Zusammenfügen der Deckel der Behälter verwendete eiserne Nägel müssen verzinkt sein.

(2) Der Inhalt eines Behälters darf höchstens 25 kg betragen.

(3) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und je nach der Art des Sprengstoffes die Angabe in roter Farbe
„Chl. Explosiv“ oder „Perchl. Explosiv“ tragen.

5. Schwarzpulver sowie schwarzpulverähnliche Mischungen e)

(1) Diese Stoffe müssen in haltbare dichte, sicher verschlossene Holzbehälter fest verpackt sein, die das Verstreuen oder Verstauben des Inhalts sicher verhindern. Auch sogenannte amerikanische Pappefässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder ähnliche eiserne Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dergleichen) haben. Bei Holzfässern mit einem Rohgewicht von höchstens 20 kg sowie bei Holzkisten sind jedoch auch verzinkte Drahtstifte mit versenkten Köpfen zulässig. Auch metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn ihr Verschluß zwar völlig dicht ist, jedoch im Falle eines Brandes dem Drucke der sich im Inneren entwickelnden Pulvergase nachgeben kann.

(2) Loses Kornpulver in Holzbehältern muß in dichte, haltbare Säcke, Mehlpulver dagegen in Lederbeutel geschüttet werden.

(3) Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen.

(4) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und in roter Farbe das Zeichen: „P. | Explosiv |" tragen.

6. Dynamite und dynamitähnliche Sprengstoffe f), nicht handhabungssichere Ammonsalpetersprengstoffe g) und Proben neuer Sprengstoffe h)

(1) Die Sprengstoffe müssen patroniert sein. Zu den Hülsen der Patronen darf kein gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffiniertes Papier verwendet werden. Die Patronen müssen durch festes Umschlagpapier zu Paketen bis zu einem Gewicht von $2^{1}/_{2}$ kg vereinigt sein. Die Pakete sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter, die keine eisernen Reifen oder Bänder haben, so fest einzusetzen, daß sie sich nicht verschieben können.

(2) Das Rohgewicht der Behälter mit Stoffen unter f) darf 35 kg nicht überschreiten.

(3) Die Behälter müssen in deutlicher, haltbarer Aufschrift den Sprengstoffnamen und die Angabe in roter Farbe „Dyn. | Explosiv |" sowie das Fabrikzeichen und die Bezeichnung der Herkunft (Fabrikmarke) tragen.

Schießmittel

a) Für die 1. und 2. Gruppe gemeinsam

Schießmittel. Schießmittel, die lose oder auch in Form von Kartuschen sind, müssen fest in haltbare Holzbehälter verpackt sein, deren Fugen so gedichtet sind, daß kein Ausstreuen des Inhalts stattfinden kann. Auch sogen. amerik. Pappefässer sind zulässig. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel (Reifen, Bänder oder dergleichen) haben. Metallene Packgefäße (mit Ausnahme von eisernen) sind zulässig, wenn sie völlig dicht und nachgiebig genug sind, um die Entstehung eines eine Detonation bedingten Innendrucks zu verhindern.

b) Für die 1. Gruppe

Die Holzbehälter und die metallenen Gefäße müssen in roter Farbe die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Rauchloses Pulver | Explosiv |".

c) Für die 2. Gruppe

(1) Loses Kornpulver muß vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten in haltbare, dichte Säcke geschüttet sein. Zum Verpacken von prismatischem Pulver in einzelnen Stücken sind starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter zu verwenden. Die Wände der Behälter müssen gezinkt, Boden und Deckel müssen durch verleimte hölzerne Nägel oder durch Messingschrauben gut befestigt sein. Innerhalb des Behälters müssen sich zur Feststellung der Pulverprismen zwei Platten von Filz oder einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfwand, die andere unter dem Deckel befinden.

(2) Das Rohgewicht eines Behälters darf höchstens 90 kg betragen. Einzelne Kartuschen dürfen ein höheres Gewicht haben.

(3) In einem Behälter dürfen nicht verschiedenartige Schießmittel sowie auch Schießmittel mit anderen explosivfähigen Stoffen gepackt werden.

(4) Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift in roter Farbe tragen: „Schießpulver | Explosiv |".

d) Ausnahmen von den Vorschriften unter a) und b) für die Schießmittel der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit Sprengkapseln (I b) Ziffer 2) a) und b) zulässig ist

Schießmittel der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit sprengkräftigen Zündungen (I b) Ziff. 2 a) und b) zulässig ist, müssen in haltbare, dichte Holzbehälter von mindestens 30 mm Wandstärke verpackt sein, deren Deckel mit Schrauben befestigt ist. Ein derartiger Behälter darf höchstens 30 kg Schießmittel enthalten. Der Behälter ist in eine starke, dichte und mit Messigschrauben oder verzinkten Holzschrauben sicher zu verschließende hölzerne Überkiste von mindestens 25 mm Wandstärke einzusetzen. Zwischen dem inneren Behälter und der Überkiste muß überall ein Zwischenraum von mindestens 12 cm vorhanden sein, der mit trockenem Holzmehl oder Sägemehl fest auszufüllen ist. Durch geeignete Proben muß festgestellt sein, daß der Zwischenraum zwischen dem inneren Behälter

und der Schutzkiste sich durch Rütteln während der Beförderung nicht ändern kann. Die Überkisten müssen in roter Farbe die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Rauchloses Pulver **Explosiv** nach A d)“, die äußeren Kisten sind mit einem Plombenverschluß oder mit einem auf zwei benachbarten Schraubenköpfen angebrachten Siegel oder mit einem über Deckel und Wände geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

Andere explosionsfähige Stoffe

(1) Zur Verpackung von explosionsfähigen Stoffen der Abteilung C müssen haltbare und dicht schließende Behälter benutzt werden, die ein Verstreuen, Verstauben oder Auslecken des Inhaltes gänzlich ausschließen.

(2) Die Behälter müssen in roter Farbe die deutliche und dauerhafte Aufschrift tragen: „Explosionsfähig, nicht selbstendzündliche chemische Erzeugnisse“.

B.

Aufgabe

(1) Als Eilgut dürfen nicht aufgegeben werden: Sprengmittel der 2. sowie Schießmittel der 2. Gruppe.

(2) Bei Sprengmitteln der 2. Gruppe ist noch folgendes zu beachten:

a) diese Stoffe dürfen nicht nach Stationen und Bahnstrecken aufgegeben werden, wo ihre Beförderung verboten ist.

b) Die Annahme dieser Stoffe kann, sofern sie nicht mit Sonderzügen befördert werden, von vornherein auf bestimmte Tage und Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

c) Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Die Sendungen dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden, desgleichen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

d) Jede Sendung muß — vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen mit der Eisenbahn im Einzelfalle — mindestens 1 Tag vor der Aufgabe unter Vorlegung eines genauen und vollständigen Frachtbriefes bei der Abfertigungsstelle angemeldet werden. Die Sendung darf nur zu der von der Abfertigungsstelle bestimmten Tageszeit aufgeliefert werden.

e) Sendungen, die in Sonderzügen befördert werden sollen, sind der Versandgüterabfertigung mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung der Bestimmungsstation anzumelden.

C.

Bescheinigungen. Frachtbriefe

(1) Bei den Sprengmitteln der 1. Gruppe muß jede Sendung von einer Bescheinigung eines von der Eisenbahnverwaltung anerkannten Chemikers begleitet sein, daß der Sprengstoff bezüglich seiner Zusammensetzung den Bestimmungen unter I a) der Anlage A zur V. O. G. entsprechend zusammengesetzt ist und die dort vorgeschriebene Prüfung bestanden hat. Außerdem muß auf dem Frachtbrief vom Absender bescheinigt sein, daß die Verpackung des Sprengstoffs diesen Vorschriften genau entspricht und außerdem bei Ammonsalpetersprengstoffen:

a) während der Zeit der vorläufigen Zulassung des Sprengstoffs, daß die genaue chemische Zusammensetzung des Sprengstoffs der Aufsichtsbehörde angezeigt ist unter Angabe des Anmeldetages;

b) nach der endgültigen Zulassung des Sprengstoffes zur Beförderung, daß der Sprengstoff von der Aufsichtsbehörde zur Eisenbahnbeförderung zugelassen ist, unter Angabe des Tages der Zulassung.

Bei den schwarzpulverähnlichen, handhabungssicheren Sprengstoffen der 1. Gruppe, wie auch den Chlorat- und Perchloratsprengstoffen der 1. Gruppe ist ebenfalls eine Erklärung des Absenders erforderlich, daß der Sprengstoff von der Aufsichtsbehörde zur Eisenbahnbeförderung zugelassen ist. Auch hier ist der Tag der Zulassung anzugeben.

Bei nitrierten Chlorhydrinen ist die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers nicht erforderlich. Bei einer Weiterbeförderung von Teilsendungen durch andere Absender als die herstellende Fabrik kann von der Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender im Frachtbrief erklärt, daß der zur Beförderung aufgegebene Sprengstoff von einer geprüften und bescheinigten Sendung stammt und daß die ursprüngliche Verpackung in keiner Weise geändert ist. Auf Erfordern ist dies glaubhaft nachzuweisen.

(2) Bei Nitroverbindungen der 1. und 2. Gruppe der Sprengstoffe und bei Mischungen aus denselben muß im Frachtbrief angegeben werden, ob diese Nitroverbindungen, und bei Mischungen, ob ihre Bestandteile im Wasser löslich sind.

(3) Bei Sprengstoffen der 2. Gruppe ist nachstehendes zu beachten:

a) Die Frachtbriefe dürfen keine anderen Gegenstände umfassen. Die in ihnen angegebene Bezeichnung des Sprengstoffes ist rot zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen außer der Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern der Gefäße auch das Rohgewicht jedes einzelnen Behälters enthalten; für Nitrozellulose sind besondere Frachtbriefe auszustellen. Bei Dynamiten (der 2. Gruppe) kann vom obigen Abstand genommen und können diese auf einen Frachtbrief zusammen mit den explosionsfähigen Stoffen der 1. Gruppe aufgegeben werden, mit Ausnahme jedoch von Stoffen mit einer dem Schwarzpulver ähnlichen Zusammenstellung.

b) Auf dem Frachtbriefe muß vom Absender bescheinigt sein, daß Beschaffenheit und Verpackung der Sprengstoffe den Vorschriften unter 1 a) dieser Anlage entsprechen. Außerdem muß jeder Sendung von Patronen aus Dynamit oder aus den übrigen in der 2. Gruppe unter f), g) und h) aufgeführten Stoffen ein von der Fabrik ausgestelltes, amtlich beglaubigtes Ursprungszeugnis und die Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers über ordnungsmäßige Beschaffenheit und Verpackung beigegeben sein.

(4) Bei den Schießmitteln der 1. Gruppe muß auf dem Frachtbriefe von einem von der Eisenbahn anerkannten Chemiker bescheinigt sein, daß die Pulver den Bedingungen dieser Vorschriften entsprechen. Bei der Weiterbeförderung von Teilsendungen durch andere Absender als die herstellende Fabrik kann von der Bescheinigung eines von der Eisenbahn anerkannten Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender auf dem Frachtbrief erklärt, daß das Pulver oder die Pulverladungen einer geprüften und bescheinigten Lieferung entstammen. Auf Erfordern ist dies glaubhaft nachzuweisen (vergleiche auch Absatz (6).

(5) Für Schießmittel der 2. Gruppe gelten die Vorschriften für die Sprengmittel der 2. Gruppe in Absatz (3), (vergleiche auch Absatz (6).

(6) Bei Versendung von Schießmitteln der 1. Gruppe, für welche die Zusammenladung mit Sprengkapseln (I b Ziffer 2 a) und b) zulässig ist (und welche nach der Vorschrift unter A d) verpackt sind), ist folgendes zu beachten:

a) Jedem Behälter muß ein besonderer Frachtbrief beigegeben sein, der keine anderen Gegenstände umfaßt.

b) Der Absender hat im Frachtbrief nachstehende von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die zu diesem Frachtbriefe gehörige, mit dem Zeichen . . . . . versehene Sendung in Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage A der Eisenbahnverkehrsordnung unter I a) getroffenen Bestimmungen entspricht."

In der Erklärung muß auch das Zeichen der Plombe, des Siegels oder der Schutzmarke angegeben werden.

(7) Bei den explosionsfähigen Stoffen (Abt. C) muß auf dem Frachtbriefe ein von der Eisenbahn anerkannter Chemiker bescheinigen, daß die Stoffe geprüft worden sind und den Vorschriften unter I a) Teil C dieser Anlage entsprechen.

In allen diesen Fällen kann die Bescheinigung des Chemikers durch eine besondere Bescheinigung der entsprechenden Behörde ersetzt sein; im Frachtbriefe muß darauf hingewiesen werden.

D.

Beförderungsmittel

(1) Zur Beförderung aller Sprengstoffe müssen nur bedeckte Güterwagen verwendet werden.

(2) Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei bedeckte Wagen dürfen zur Beförderung von wasserlöslichen Nitroverbindungen (1. und 2. Gruppe der Sprengmittel) nicht verwendet werden (vergleiche C Abs. (2).

(3) Für die Sprengmittel der 2. Gruppe und für die Schießmittel der 2. Gruppe, die nicht nach A d) verpackt sind, gilt folgendes:

a) Nur Wagen mit federnden Stoß- und Zugvorrichtungen, fester sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gut schließenden Türen, möglichst ohne Bremsvorrichtung, dürfen verwendet werden.

b) Wagen, in deren Innern eiserne Nägel, Schrauben, Muttern oder dergleichen hervorstehen, dürfen nicht verwendet werden.

c) Wagentüren und Fenster sind verschlossen zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

d) Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden oder die demnächst zur Untersuchung in der Werkstätte bestimmt sind, dürfen nicht verwendet werden. Der Wagen muß vor der Beladung gut ausgefegt sein.

e) Die Sendungen müssen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation in demselben Wagen befördert und dürfen unterwegs nur bei unabweislicher Notwendigkeit umgeladen werden.

f) Die Wagen müssen an den Seiten- und Kopfwänden mit Beklebezetteln nach vorgeschriebenem Muster mit der Aufschrift „Sprengstoffe" versehen sein.

E.

Verladung

(1) Sprengstoffe der Gruppen 1. und 2. dürfen mit sprengkräftigen Zündungen I b 2 und den unter I c, I d, I e, II, III und V genannten Gegenständen sowie auch mit leichtentzündlichen Stoffen zusammen in denselben Wagen verladen werden.

Bei Beförderung der im Abschnitt I a A 2. Gruppe und im Abschnitt I a B 2. Gruppe genannten Sprengstoffen als halbe Wagenladungen können in den Wagen andere Güter nicht zugeladen werden.

(2) In Wagen, die mit in Wasser löslichen Nitroverbindungen der 1. und 2. Gruppe der Sprengstoffe beladen sind, darf Blei nicht zugeladen werden. (Vergleiche C Punkt (2).

(3) Chlorat- und Perchloratsprengstoffe dürfen nicht mit Schwefel-, Salz- oder Salpetersäure zusammen in denselben Wagen verladen werden.

(4) Beim Verladen der Sprengmittel ist noch folgendes zu beachten:

a) Die Behälter müssen in den Eisenbahnwagen so fest lagern, daß sie sich nicht bewegen, umdrehen, umkanten und aus den oberen Lagen nicht herabfallen können. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt, sie müssen vielmehr gelegt, gleichlaufend mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken und dergl. gegen jede rollende Bewegung gesichert werden.

b) Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritteln ihrer Tragfähigkeit beladen werden.

c) Es dürfen nur Mengen bis zu 1000 kg mit andern Gütern in einen Wagen zusammen verladen werden, vorausgesetzt, daß letztere nicht leicht entzündlich sind. Diese Güter müssen vor dem Verladen der Sprengstoffe verladen und nach Ausladen der Sprengstoffe ausgeladen werden.

d) Die Sprengmittel dürfen nicht von den Güterböden oder Gütersteigen aus, sondern müssen auf möglichst abgelegenen Nebengleisen und tunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, verladen werden. Das Verladen hat der Absender unter sachverständiger Aufsicht zu besorgen. Die besonderen Ladegeräte und Warnungszeichen (Decken, Flaggen oder dergl.) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

e) Fremde Personen, deren Anwesenheit beim Verladen entbehrlich ist, sind von dem Verladeplatz fernzuhalten. Wenn ausnahmsweise unbedingt bei künstlicher Beleuchtung verladen werden muß, so müssen die benutzten Laternen hoch und gut befestigt angebracht werden; für diesen Zweck ist die Benutzung von Petroleumlaternen unzulässig.

f) Beim Verladen, insbesondere von Patronen aus Dynamit, sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden, insbesondere dürfen die Behälter nicht gerollt oder geworfen werden.

(5) Von den Sprengstoffen des Abschnitts I a können als Eilstückgut nur angenommen werden:

1. Ammonsalpetersprengstoffe (I a A, 1. Gruppe a)

2. Trinitrotoluol (I a A, 1. Gruppe b) α)

3. Nitrozellulose (Schießbaumwolle in Flockenform und Kollodiumbaumwolle, ungepreßt, I a A, 1. Gruppe c) mit mindestens 35 v. H. Wasser- oder Alkoholgehalt.

4. Die Schießmittel der 1. Gruppe (Gruppe I a B) bei Erfüllung der Vorschriften unter A. e).

5. Die im ersten Absatz der Beförderungsvorschriften des Abschnitts I a genannten Proben neuer Sprengstoffe.

Bei den Sprengstoffen der 2. Gruppe wie auch bei den Schießmitteln der 2. Gruppe ist noch folgendes zu beachten:

F.

Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt

(1) Weder beim Verladen noch während der Beförderung darf in oder in der Nähe der Wagen Tabak geraucht werden. Das Betreten oder Annähern an die Wagen mit offenem Licht oder überhaupt mit Feuer ist verboten.

(2) Während der Vorüberfahrt der Lokomotive an der Verladestelle muß die Verladung unterbrochen, die Wagentüren dicht verschlossen und der noch unverladene Teil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt sein. Vorüberfahrende Lokomotiven haben tunlichst auch beim Begegnen auf freier Strecke Feuertür und Aschenklappen geschlossen zu halten.

(3) Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen müssen von der Lokomotive mindestens durch vier andere nicht mit feuergefährlichen Stoffen beladene Wagen getrennt sein. Im Sinne dieser und der Bestimmung unter G. Abs. (3) sind Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Holz nicht als leicht entzündliche Gegenstände anzusehen.

(4) Wagen mit Sprengstoffen dürfen während des Verschiebens nicht lose abgestoßen werden; sie sind zu kuppeln und mit der größten Vorsicht zu bewegen, wobei jeder Anprall unbedingt vermieden werden muß.

(5) Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die Wagen in möglichst von Gebäuden abgelegene Nebengleise zu fahren. Soll der Aufenthalt länger als 1 Stunde dauern, so ist dies der Ortspolizeibehörde anzuzeigen.

G.

Bestimmung der Züge und Einstellung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen in die Züge

(1) Die Beförderung von Sprengstoffen hat in reinen Güterzügen zu erfolgen, und nur auf solchen Strecken, wo solche Züge nicht verkehren, ist die Beförderung mit gemischten Zügen zugelassen.

(2) Einem gemischten Zuge dürfen höchstens 8 mit Sprengmitteln der 2. Gruppe oder mit Schießmitteln der 2. Gruppe beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur mit Sonderzügen befördert werden.

(3) Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen sind in die Mitte der Züge so einzureihen, daß sie von der Lokomotive mindestens durch 4 Schutzwagen getrennt und am Schluß des Zuges ihnen noch drei Schutzwagen folgen, die nicht mit leicht feuerfangenden Stoffen beladen sind. Die Wagen sind im Zuge fest zu verkuppeln, und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, sorgfältig zu prüfen. Wagen, die loses Pulver in Mengen von höchstens 15 kg Rohgewicht oder andere Sprengstoffe in Mengen von höchstens 35 kg Rohgewicht enthalten, brauchen nicht durch Einstellung von Schutzwagen getrennt zu werden.

(4) Weder an den mit Sprengstoff beladenen noch an den nächsten hinter und vor ihnen laufenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß am Schlusse des Zuges sich mindestens eine bediente Bremse befinden.

H.

Aufsicht bei Beförderung von Sprengstoffsendungen

Bei Aufgabe von mehr als einem Wagen mit Sprengstoffen ist der Absender verpflichtet, einen besonderen Begleiter zu bestimmen. Der Begleiter darf weder in noch auf dem mit Sprengstoffen beladenen Wagen Platz nehmen, muß jedoch in diesem Zuge untergebracht werden.

J.

Benachrichtigung der an der Beförderungsstrecke gelegenen Unterwegsstationen

(1) Sämtliche auf dem Beförderungswege sich befindlichen Stationen sind über den Abgang des Zuges mit Sprengstoffen, unter Angabe der Zugnummer, rechtzeitig telegraphisch zu benachrichtigen. Das Zugpersonal der kreuzenden, begegnenden und überholenden Züge ist ebenfalls tunlichst zu verständigen.

(2) Soll die Sendung auf eine andere Bahn übergehen, so ist die Übergangsstation sobald als möglich von der Zuführung in Kenntnis zu setzen, wobei die Nummer des Zuges anzugeben ist.

K.

Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendung

(1) Der Empfänger muß durch die Empfangsstation rechtzeitig über die eingehende Sendung unter Angabe des Zeitpunktes ihrer Ankunft in der Bestimmungsstation benachrichtigt und zu ihrer sofortigen Abnahme nach Ankunft aufgefordert werden. Die Empfangsstation ist durch die Vor-

station über das Eintreffen des Zuges telegraphisch zu benachrichtigen. Die Übernahme hat innerhalb 3 Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer 9 Tagesstunden nach der Ankunft und Anmeldung zu erfolgen.

(2) Begleitete Sendungen (vergl. H), die der Empfänger nicht innerhalb 3 Tagesstunden übernimmt, sind ohne Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

(3) Werden Sprengstoffe oder Schießmittel innerhalb 12 Tagesstunden nach der Ankunft nicht abgefahren, so sind sie ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen und der Ortspolizeibehörde zu weiterer Verfügung zu übergeben. Die Übergabe von Sprengstoffen aller Art an die Ortspolizei hat auch dann — und zwar auch auf Unterwegsstationen — zu erfolgen, wenn die Sendung in einen solchen Zustand geraten ist, daß die weitere Aufbewahrung auf der Station oder Weiterbeförderung bedenklich erscheint.

(4) Bis zur Übernahme ist die Ladung besonders zu bewachen.

(5) Die Sprengstoffe dürfen nicht auf den Gütersteigen oder in den Güterböden entladen und gelagert werden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Nebengleisen oder in räumlich von den Güterböden getrennten, nicht gleichzeitig anderen Zwecken dienenden Schuppen und unter Beachtung der unter E und F angegebenen Vorschriften.

Ib. Munition

Zur Beförderung sind nur die nachstehend aufgeführten Munitionsgegenstände zugelassen:

1. Zündeinrichtungen mit unbedeutender Sprengwirkung (schwache Zünder) d. s. Einrichtungen, deren Ladung so klein bemessen und so untergebracht ist, daß bei ihrer Entzündung keine bemerkenswerte Sprengwirkung erfolgen kann. Hierher gehören:
   a) Zündhütchen für Schußwaffen (Metallnäpfchen mit gepreßter Zündmasse).
   b) Reib-, Schlag- und andere Zündungen mit kleiner Schwarzpulverladung oder Zündmasse. Zünder für Handgranaten ohne Sprengzünder, Handgranatenstiele mit diesen Zündern, Pulverladungen für Übungshandgranaten.
   c) Zünder zu Geschossen, Minen und Bomben ohne Sprengkapsel oder dergl. Einrichtungen mit kräftiger Sprengwirkung, Kapseln zu diesen Zündern und dergl. Teile mit schwacher Sprengkraft.
   d) Leere Patronenhülsen für Handfeuerwaffen mit Kapseln und leere Kartuschhülsen mit Zündern.

2. Zündeinrichtungen mit bedeutender Sprengkraft (starke Zünder):
   a) Sprengkapseln,
   b) Sprengkapseln mit elektrischen Zündern oder Zeitzündung,
   c) Sprengkapseln in fester Verbindung mit langsamer Pulver-Zündschnur,
   d) Sprengkapseln in Verbindung mit einer Übertragungsladung aus gepreßtem Sprengstoff, nicht gefährlicher, als Tetranitromethylanilin,
   e) Geschoßzünder mit Sprengkapseln und Detonatoren oder mit Sprengkapseln ohne Detonatoren sowie auch Sprengkapseln für Flugzeugbomben und Minen.

3. Zündschnüre. (Wegen langsamer Zündschnüre mit Schwarzpulverseele siehe Abschnitt I c Punkt 1 c).
   a) Schnellzündschnüre (Zündschnüre aus fest geflochtenem Schlauch mit Schwarzpulverseele von großem Querschnitt oder mit Seele aus nitrierten Baumwollfäden).
   b) Detonierende Zündschnüre auch Knallzündschnüre genannt (dünnwändige Metallröhren von geringem Querschnitt mit einer Füllung aus Sprengstoff, nicht gefährlicher als Tetranitromethylanilin oder gesponnene Schnüre von geringem Querschnitt mit einer Seele aus abgestumpften Knallsalz von nicht größerer Gefährlichkeit als Schwarzpulver).

4. Patronen für Handfeuerwaffen:
   a) Fertige Metallpatronen mit ausschließlich aus Metall bestehenden Hülsen. Die Geschosse müssen in den Hülsen so eingesetzt sein, daß sie sich nicht ablösen können und ein Ausstreuen der Pulverladung verhindert ist.
   b) Fertige Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen. Das Pulver muß durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen, die Pappe der Patrone so beschaffen sein, daß sie bei der Beförderung nicht bricht.
   c) Flobertmunition (Zündhütchen mit Kugel oder Schrot).

5. Geschosse für Geschütze, zusammen- und nicht zusammengefügt, (besonders geladene Geschosse und besondere Ladungen in Hülsen oder Kartuschen), sowie auch für Minenwerfer, Fliegerbomben, Torpedoausstoßpatronen und Zündpatronen für Torpedos, aus einer zu ihrer Herstellung berechtigten

Fabrik des Zollgebietes oder aus einer zum Versand auf polnischen Bahnen ermächtigten ausländischen Fabrik:

a) Fertige Geschützpatronen, verbundene (Rauchloses Pulver in Metallhülsen, Geschoß fest in der Hülse sitzend). Hierzu gehören insbesondere:
Granat-Geschosse (mit brisantem Sprengmaterial eventuell mit Rauch- oder Nebelerzeugungsmasse).
Schrapnell-Geschosse (mit Schwarzpulver in Form einer Bodenkammer- oder Zentralladung mit Kugeln, die in Kolophonium oder dgl., bezw. Schwarzpulver gelagert sind).
Kartätschpatronen, (bei denen die Kugeln in einer Metallbüchse mit einem ungefährlichen, keine explosiven Eigenschaften besitzenden Mittel festgelegt sind).
Granatschrapnellpatronen.
Brandgeschoßpatronen, verbundene.
Leuchtgeschoßpatronen, verbundene.

b) Geschützpatronen in getrenntem Zustande (Volle Geschützgeschosse).
Geschützladungen (rauchloses Pulver in Hülsen oder in Kartuschen, auch mit Beiladung aus Schwarzpulver). Dieselben Ladungen für Minenwerfer. Gefüllte Geschosse (Arten und Füllung wie unter a).

c) Granaten und Wurfminen, vereinigte (mit Bodentreibladung). Hierzu gehören insbesondere: Explosive Granaten und Minen (mit brisanter Ladung), Leucht-, Rauch-, Meldegranaten und dgl.

d) Granaten und Wurfminen ohne Treibladung, Fliegerbomben (Arten wie unter Punkt c).

e) Treibladungen und Torpedozünder.

6. Hand- und Gewehrgranaten.

Hand- und Gewehrgranaten gefüllt mit brisantem Sprengstoff, Schwarzpulver oder auch Rauch- oder Nebelmasse.

7. Brisante Sprengladungen für Geschosse, Bomben, Minen und Torpedos, Pioniersprengmunition in Büchsen oder in Papierpackung, sämtlich ohne Sprengkapsel.

Brisante Sprengladungen für Geschosse, Bomben, Torpedos und Minen, Detonatoren, Sprengpatronen in Gestalt von Büchsen, Würfeln, Bohrpatronen und dgl.

8. Leucht- und Signalmittel für das Heer- und Rettungswesen. Die Treib- oder Leuchtmasse muß so stark gepreßt sein, daß sie beim Brennen nicht explodieren kann. Hierher gehören Leucht-, Signal-, Scheinwerfer- und dergleichen Patronen.

9. Künstliches Signalfeuerwerk:

a) Kanonenschläge und dergleichen (für das Heer- oder das Rettungswesen), bestehend aus einer Metallbüchse, enthaltend bis 200 gr Kornpulver und versehen mit einer Zündschnur ohne Sprengkapsel, oder auch aus einer mit Bindfaden umschnürten und geleimten Papierhülse, die höchstens 200 g Kornpulver mit Zündschnur, aber ohne Sprengkapsel enthält. (Wegen Signalfeuerwerk mit höchstens 75 g Kornpulver vergl. I c Punkt 4).

b) Eisenbahnalarmpetarden (Knallkapseln).

c) Feuerwerk zur Nachahmung von Geschützblitzen und dergleichen.

10. Rauchentwickler. — Mischungen von amorphen (roten) Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35° C liegt oder andere nicht gefährlichere Stoffe.

11. Nebelerzeugungsmittel. Hierher gehören insbesondere Büchsen, Trommeln, Apparate und Bojen zur Erzeugung von Nebel.

Beförderungsvorschriften

A.

Verpackung

Zu Punkt 1. Nichtsprengkräftige Zündungen.

a) Zündhütchen für Handfeuerwaffen sind in Papp- oder Blechschachteln mit übergreifendem Deckel von höchstens 250 cm³ Inhalt zu füllen. Die mit Draht genähten Pappeschachteln müssen an der Heftstelle sorgfältig überklebt sein. Die Schachteln, durch Papierumhüllung zu Paketen vereinigt, sind in starke, dichte Holzkisten oder in Blechkästchen zu verpacken. Hohlräume in den Behältern sind mit trockenem Füllstoff wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen so auszufüllen, daß jedes Schlottern verhindert wird.

Zündhütchen für Geschoßzünder (Artilleriezündhütchen) und für Schlagzündschrauben sind in Pappekästchen mit übergreifendem Deckel und von höchstens 70 qcm Bodenfläche

reihenweise nebeneinander zu stellen und durch Einlagen aus weicher Pappe und Abdecken mit Zellstoffwatte oder einem gleichartigen Füllstoff so festzulegen, daß sie sich auch bei starker Erschütterung nicht bewegen können. Die Pappkästchen dürfen nur eine Schicht Zündhütchen enthalten.

Werden mit Draht genähte Schachteln benutzt, so müssen die Heftstellen sorgfältig überklebt sein. Für die Vereinigung zu Paketen und Verpackung in Kisten gilt dasselbe wie für Patronenzündhütchen.

Höchstes Rohgewicht eines Behälters 80 kg.

b) Reib- und Schlag- und dergleichen Zündungen sowie die in Punkt 1 b) und c) aufgezählten Artikel sind bis zu 100 Stück fest in Blech- oder Pappkästchen und diese in Holzkisten zu verpacken.

Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Nichtsprengkräftige Zündungen 1 b)".

Zu Punkt 2. Sprengkräftige Zündungen.

a) Sprengkapseln.

1. Höchstens 100 Stück sind in einer starken Blech- oder Pappschachtel so zu stellen, daß auch bei starker Erschütterung die einzelnen Kapseln sich nicht bewegen können. Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen muß mit trockenem Holzmehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig ausgefüllt sein. Die Ausfüllung der Kapseln kann wegfallen, wenn der Sprengsatz z. B. durch eine innere Schutzhülse so abgeschlossen ist, daß er durch gut zugepaßte Hütchen bei der Beförderung nicht gelockert wird.

Bei den Blechbehältern sind Boden und Deckel mit einer Platte aus Filz, Tuch oder einem gleichartigen Stoff, die Seitenwände mit Kartonpapier so zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Blech ausgeschlossen ist.

Die Pappebehälter müssen außen mit Paraffin, Zeresin oder einem die Pappe in gleicher Weise wasserdicht machenden Stoff getränkt sein.

2. Die auf diese Weise gefüllten Behälter, welche dicht abgeschlossen sein müssen, sind mit je einem haltbaren Papierstreifen so zu umkleben, daß der Deckel fest auf den Inhalt gepreßt und ein Schlottern der Sprengkapseln verhindert wird. Je 5 Blechbehälter sind in einem Umschlag aus starkem Packpapier zu einem Paket zu vereinigen oder in eine haltbare Holzkiste von mindestens 20 mm Wandstärke oder in einen starken Blechbehälter so zu verpacken, daß möglichst keine Hohlräume im Innern der Behälter entstehen. In jeder Schicht ist mindestens ein Paket oder eine Schachtel mit einem festen Bande zu umschnüren, an diesem Bande muß das Paket oder die Schachtel ohne Schwierigkeit herausgenommen werden können. Hohlräume in den Behältern sind mit trockenen Füllstoffen wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen auszustopfen, worauf der Deckel des Behälters, wenn dieser aus Blech besteht, aufzulöten, und wenn er von Holz ist, mit Schrauben zu befestigen ist. Die Löcher für die Schrauben müssen im Deckel und in den Wänden schon vor dem Füllen der Behälter vorgebohrt sein.

3. Auf diese Weise gefüllte Kisten bzw. Behälter sind mit dem Deckel nach oben in eine starke dichte und mit Schrauben sicher zu verschließende hölzerne Schutzkiste von wenigstens 23 mm Wandstärke einzulegen. Zwischen dem inneren Behälter und der Überkiste muß überall ein Zwischenraum vorhanden sein, der betragen muß:

α) mindestens 12 cm, wenn die Sprengmittel der 1. Gruppe (ausgenommen die schwarzpulverähnlichen) oder Schießmittel der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a A. d) verpackt sind, zusammen in denselben Wagen verladen werden sollen. Der Zwischenraum muß mit trockenem Weichholzmehl fest ausgefüllt sein. (Dieses Mehl besitzt andere Eigenschaften als Sägemehl oder Holzsplitter, es besitzt eine gleichmäßige feine Struktur, bei Weichholzmehl von solcher Beschaffenheit, das unter Druck zusammenballt). Durch geeignete Vorrichtungen muß sichergestellt sein, daß sich der Zwischenraum durch Rütteln während der Beförderung nicht ändern kann.

β) mindestens 3 cm bei allen übrigen Sprengkapselsendungen. Der Zwischenraum muß mit trockenen Füllstoffen wie Sägespänen, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen fest ausgefüllt sein.

4. Die Überkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Sprengkräftige Zündungen 1 b). Nicht stürzen!"

Jede Überkiste ist mit einem Plombenverschluß oder mit einem auf zwei benachbarten Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel oder mit einem über Deckel und Wände geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

5. Eine Kiste darf höchstens enthalten:

α) 2 kg Knallsatz aus Knallquecksilber und Kaliumchlorat, wenn sie mit Sprengmitteln der 1. Gruppe (ausgenommen den schwarzpulverähnlichen) oder mit Schießmitteln der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a) A. d) verpackt sind, befördert werden soll (vergl. Punkt (3) α).

β) 20 kg derselben Sprengmasse, wenn die Zündungen nach Punkt (3) β) verladen werden sollen.

Wenn statt der angegebenen Sprengmasse die Kapseln eine Masse mit stärkerer Wirkung enthalten, so unterliegen die unter (5) α) und (5) β) angegebenen Normen einer entsprechenden Ermäßigung.

Kisten, deren Bruttogewicht 25 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten versehen sein.

6. Für Sprengkapseln, die zu höchstens 26 Stück in ausgebohrten Holzklötzchen versandt werden, gelten folgende Vorschriften:

Die Löcher zur Aufnahme von je einer Kapsel müssen durch eine mindestens 2 mm dicke Wand voneinander getrennt sein. Nach der Unterbringung der Sprengkapseln in den Löchern ist die Schachtel durch einen Schiebedeckel zu verschließen. Die die Sprengkapseln enthaltenden Holzklötzchen sind mit etwa 1 mm dicker Umhüllung von Pappe oder dünnem Blech zu umgeben und in eine haltbare Holzkiste von mindestens 20 mm Wandstärke in der im Punkt (2) angegebenen Weise so zu verpacken, die jegliches Schlottern der Kapseln und Schachteln ausschließt. Eine Überkiste ist in diesem Falle nicht erforderlich. Die Kiste muß plombiert und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Sprengkapseln I b). Nicht stürzen!"

b) Sprengkapseln mit elektrischen Zündern (auch mit Zeitzündung) sind zu höchstens 100 Stück zu verbinden. Höchstens 10 solcher Bunde, die abwechselnd an das eine und andere Ende, (die eine Hälfte der Drähte nach der einen und die andere nach der anderen Seite) zu legen sind, werden in starkes Papier gewickelt, verschnürt und in eine starke Holz- oder Blechschachtel verpackt. Der Hohlraum wird gegen ein Verschieben während der Beförderung mit trockenen Füllstoffen wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen ausgefüllt.

Im übrigen gelten die Vorschriften für Sprengkapseln unter a).

c) Sprengkapseln mit Pulverzündschnur sind vor allem einzeln aufzurollen und festzubinden. Höchstens 10 so aufgerollter Zünder werden in starkes Packpapier gewickelt und umschnürt. Höchstens 10 solcher Bunde, das sind 100 Kapseln, sind in eine Holzkiste aus mindestens 12 mm starken Brettern in der Weise zu legen, daß jedes Bündel von der Kistenwand und ein Bündel vom andern durch eine Schicht von trockener Holzwolle, Hobelspänen, Papier oder Stroh getrennt ist, die sie gegen Verschiebung sichert. Diese Kisten können höchstens zu 10 Stück nach den Vorschriften zu a) in einer Überkiste verpackt werden.

Außerdem gelten die Vorschriften für Sprengkapseln unter a).

d) Detonatoren mit eingesetzten Kapseln sind in Mengen von höchstens 100 Stück in starken Holzkisten aus 22 mm starken Brettern zu verpacken; die Kistenwände müssen gezinkt, Boden und Deckel durch Schrauben verbunden sein. In den Holzkisten sind die Detonatoren mittels Einlagen aus Holz oder Metall derart zu lagern, daß sie unter sich und von den Kistenwänden mindestens 10 mm abstehen und gegen Verschiebung gesichert sind. Bei Verwendung von Zinkblecheinsätzen kann die Holzkiste 16 mm Wandstärke haben.

Die weitere Verpackung, wie unter Punkt a) für Sprengkapseln. Auf der Schutzkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift: „Detonatoren 1 b). Nicht stürzen!" angebracht sein.

Detonatoren für Torpedos (ohne Schlagbolzenvorrichtung) sind, wenn sie sich nicht in eisernen Kisten befinden, in denen sie an Bord gegeben werden, zu höchstens 10 Stück in Holzkisten aus 22 mm starken Brettern zu verpacken; die Kistenwände müssen gezinkt, Boden und Deckel durch Schrauben verschlossen sein. Bei Verwendung von Zinkblecheinsätzen kann die Wandstärke der Holzkiste 16 mm betragen. In den Holzkisten sind die Detonatoren mit Holzeinlage derart festzulegen, daß sie unter sich und von den Kistenwänden mindestens 20 mm abstehen und gegen Verschiebung gesichert sind.

Mehr als 5 Kisten dürfen nicht zusammengepackt werden. Die weitere Verpackung wie bei Punkt a) für Sprengkapseln angegeben, jedoch mit dem Unterschied, daß der lichte Abstand zwischen Kiste und Überkiste mindestens 10 cm betragen muß.

Die Schutzkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift: „Torpedodetonatoren 1 b), Nicht stürzen!“ tragen.

e) Streuende Geschützzünder sind in Mengen von höchstens 25 Stück in starke Holzkisten mit 22 mm Wandstärke nach den unter Punkt d) für Detonatoren angegebenen Vorschriften zu verpacken. Auf der Schutzkiste ist die deutliche und haltbare Aufschrift: „Sprengkräftige Geschützzündungen 1 b), Nicht stürzen!“ anzubringen.

Die Zündungen für Fliegerbomben sind in der für die Heeresbenutzung bestimmten Weise zu verpacken und mit der Aufschrift: „Zündungen für Fliegerbomben 1b), Nicht stürzen!“ zu versehen.

Zu Punkt 3. Zündschnüre.

Zündschnüre sind in haltbare, dichte, sicher zu verschließende Holzbehälter so zu verpacken, daß ein Ausstreuen oder Verstauben des Sprengstoffs sicher verhindert wird. Statt der hölzernen Behälter können auch sogenannte amerikanische Pappefässer verwendet werden.

Höchstgewicht der Zündschnüre in einem Behälter 60 kg. Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Zündschnüre 1 b)“.

Zu Punkt 4. Patronen für Handfeuerwaffen.

Die Patronen für Handfeuerwaffen sind in Behälter aus Blech, Holz oder steifer Pappe so festzulegen, daß sie sich nicht verschieben können. Die Behälter sind in starke, dichte, sicher zu verschließende Holzkisten unter Ausfüllung der Zwischenräume mit trockenen Füllstoffen, wie Papier, Stroh, Holzwolle oder Hobelspänen so zu verpacken, daß jedes Schlottern verhindert wird.

Das Rohgewicht einer Kiste darf 80 kg nicht überschreiten.

Jede Kiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Patronen für Handfeuerwaffen 1 b.“

Zu Punkt 5. Verbundene Geschützpatronen und gefüllte Geschosse für Geschütze in getrenntem Zustande, Minen und verbundene Geschosse für Minenwerfer, Brisantladungen und Zündpatronen für Torpedos, Fliegerbomben.

Die geladenen Granaten sollen nach Möglichkeit ohne Zündungen sein und an deren Stelle Zink- oder Wojlachschrauben mit Blech enthalten. Es können sich jedoch in ihnen, insbesondere in den Schrapnells, Zündungen nach genehmigtem Muster befinden.

Die verbundenen Patronen und Kartuschehülsen sowie auch Minen, die mit Treibladung versehen sind, dürfen in den Hülsen Zündhütchen enthalten. Vor einem zufälligen Schlage muß jedes Zündhütchen durch Metallbügel mit Gummieinlage, die mit 3 Armen den Rand der Patronenhülse umgreifen und dadurch in ihrer Lage gesichert sind, oder durch entsprechende Einrichtungen der Packmittel (Aussparungen, mit Löchern versehene Pappeinlagen von mindestens 3 mm Stärke usw.) gegen Stoßwirkungen geschützt sein.

Die Munition ist in haltbare Holzkisten sicher oder in andere von der Heeresverwaltung eingeführte, zu verschließende Behälter so fest zu verpacken, daß sie sich nicht verschieben kann.

Die Deckel der gewöhnlichen Holzkisten müssen mit Schrauben befestigt sein. Nichtvereinigte Geschosse über 40 kg und ohne Zündungen können auf Verlangen unverpackt befördert werden. Die Kartuschenladungen müssen wie unter I a A. für Schießmittel verpackt sein.

Die Kisten müssen mit sicheren Handhaben versehen sein und auf dem Deckel die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Fertige Geschützpatronen 1 b“ oder „Geschützpatronen im getrennten Zustande 1 b“ oder „Geschützladungen in Kartuschbeuteln 1 b“,
oder „Gefüllte Geschützgeschosse 1 b“,
oder „Minen für Minenwerfer 1 b“,
oder „Torpedoladungen 1 b“,
oder „Zündpatronen für Torpedos 1 b“.

Zu Punkt 6. Hand- und Gewehrgranaten.

Handstielgranaten sind zu höchstens 25 Stück in Holzkisten aus 16 mm starken Brettern oder in anderer durch die Heeresverwaltung festgesetzten Weise zu verpacken. In Holzkisten sind die Handgranaten mittels Einlagen aus Holz so festzulegen, daß sie sich nicht bewegen können. In einem besonderen Verschlag der Kiste können bis zu 26 Sprengkapseln in einem angebohrten Holzklötzchen, wie unter „zu 2 a)“ angegeben untergebracht werden.

Gewehrgranaten und Eierhandgranaten sind zu höchstens 50 Stück in starke Holzkisten von 16 mm Wandstärke, oder in einer durch die Heeresverwaltung festgesetzten Weise zu verpacken.

Jede mit Hand- oder Gewehrgranaten gefüllte Kiste muß plombiert oder mit einem auf zwei benachbarten Schraubenköpfen angebrachten Siegel oder mit einer über Deckel und Wände geklebten Schutzmarke versehen sein.

Die Kisten müssen mit starken Handhaben versehen sein und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Handgranaten I b)".

Zu Punkt 7. Sprengladungen ohne Sprengkapsel.

Sprengladungen zur Füllung von Geschossen, Detonatoren, Pioniersprengpatronen (Petarden) in Blechbüchsen oder Papierpackung sind in starke, dichte, sicher zu verschließende Holzkisten so zu verpacken, daß sie sich nicht verschieben können. Die Ladungen aus gepreßter Pikrinsäure müssen außerdem in Pergamentpapier gewickelt oder mit einer wasserdichten Umhüllung versehen sein. Brisante Torpedo- und Seeminenladungen können in ihrer Stahlhülle oder auch in den bei der Heeres- oder Marineverwaltung üblichen Packgefäßen versandt werden.

Kisten von mehr als 25 kg Gewicht müssen mit starken Handhaben versehen sein.

Auf den Kisten muß sich die deutliche und haltbare Aufschrift: Sprengladungen 1 b" befinden.

Zu Punkt 8. Leucht- und Signalmittel.

Leucht- und Signalmittel sind in der von der Fabrik hergestellten (Ursprungs-) Verpackung in haltbaren, dichten, mit Ölpapier ausgelegten Holzkisten aus mindestens 18 mm starken Brettern so festzulegen, daß sie sich bei der Beförderung nicht verschieben können.

Die Wände der Kisten müssen gezinkt, Boden und Deckel durch Schrauben befestigt sein. Höchstes Rohgewicht einer Kiste 100 kg. Die Kisten müssen mit Handhaben versehen sein und die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Leuchtmittel 1 b" oder „Signalmittel 1 b".

Zu Punkt 9. Signalfeuerwerk.

Signalfeuerwerk muß in der von der Fabrik hergestellten (Ursprungs-) Verpackung in haltbare Fässer oder Holzkisten fest verpackt sein, deren Fugen so gedichtet sind, daß jedes Ausstreuen der Signalmasse ausgeschlossen ist.

Zugelassen sind auch sogenannte amerikanische Pappefässer.

Die Kisten und Fässer dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben, Bänder und dergleichen haben.

Die Anzündestelle muß so verwahrt sein, daß ein Ausstreuen des Satzes ausgeschlossen ist.

Höchstes Rohgewicht eines Behälters 100 kg.

Die Kisten oder Fässer müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Signalfeuerwerk 1 b".

Knallkapseln (Eisenbahnpetarden) sind in dicht schließende Kisten aus mindestens 22 mm starken, gespundeten Brettern, die durch Verzinkung oder Schrauben zusammengehalten werden, zu verpacken.

Eine jede solche Kiste ist in eine dicht schließende Überkiste von höchstens 0,06 cbm Fassungsraum zu bringen. Die Knallkapseln müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Holzwolle gebettet oder auf andere Weise so fest und getrennt in Kisten gelegt sein, daß sie weder aneinander noch die Kistenwände berühren können.

Die Überkiste muß die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Eisenbahnalarmpetarden I b".

Zu Punkt 10. Rauchentwickler.

Rauchentwickler sind in haltbare Fässer oder Kisten fest zu verpacken und mit einer deutlichen und haltbaren Aufschrift: „Rauchentwickler 1 b" zu versehen.

Zu Punkt 11. Nebelmittel.

Nebelmittel können nur in der von der Fabrik hergestellten Ursprungsverpackung befördert werden.

Die Behälter müssen die deutliche und haltbare Aufschrift tragen: „Nebelmittel 1 b".

B

Aufgabe

Verbundene und geladene Geschosse für Geschütze, Minen zu Minenwerfern (Punkt 5), Hand- und Gewehrgranaten (Punkt 6), und Signalfeuerwerk (Punkt 9) können als Eilgutsendungen zur Beförderung nicht aufgegeben werden. Außerdem sind für diese Gegenstände die im Abschnitt I a B. für Sprengstoffe der 2. Gruppe angegebenen Vorschriften maßgebend.

Von den sprengkräftigen Zündungen (Punkt 2) können als Eilgutsendungen nur Sprengkapseln (Punkt 2 a) und elektrische Sprengkapseln (Punkt 2 b) bei Erfüllung der Vorschriften unter A zu Punkt 2 a (3) a) zur Beförderung angenommen werden.

C

Bescheinigungen. Frachtbriefe

Der Absender hat im Frachtbrief zu bescheinigen, daß die Beschaffenheit und Verpackung der aufgegebenen Munitionsgegenstände den im Abschnitt I b der Anlage A zur V. O. G. getroffenen Bedingungen entsprechen.

Bei Versendung von verbundenen Patronen und geladenen Geschützgeschossen, Minen zu Minenwerfern (Punkt 5), Hand- und Gewehrgranaten (Punkt 6) und Signalfeuerwerk (Punkt 9) ist die Benennung dieser Gegenstände im Frachtbrief mit roter Tinte zu unterstreichen.

Die Erklärung über die Beschaffenheit und Verpackung ist bei den sprengkräftigen Zündungen (Punkt 2) durch einen Sachverständigen oder durch einen von der Eisenbahn anerkannten Chemiker oder Sachverständigen zu bescheinigen.

Letzterer bescheinigt außerdem: bei detonierenden Zündschnüren, daß die in ihnen enthaltenen Sprengstoffe den Anforderungen des Abschnittes I b (Punkt 3) entsprechen; bei Patronen und Geschossen für Geschütze, Fliegerbomben, Granaten und Minen für Minenwerfer (Punkt 5), Hand- und Gewehrgranaten (Punkt 6) und Signalfeuerwerk (Punkt 9), daß die in ihnen enthaltenen Spreng- und Schießmittel den unter Abschnitt I a vorgesehenen Bedingungen genügen.

Bei der Weiterbeförderung von Munitionsgegenständen durch andere Absender als die herstellenden Fabriken kann von der Bescheinigung des Chemikers abgesehen werden, wenn der Absender im Frachtbrief erklärt, daß die zur Beförderung aufgegebenen Munitionsgegenstände einer geprüften und bescheinigten Lieferung entstammen und daß die ursprüngliche Verpackung in keiner Hinsicht geändert ist. Auf Verlangen muß dies glaubwürdig festgestellt werden.

D

Beförderungsmittel und sonstige Vorschriften

Zur Beförderung aller Munitionsgegenstände müssen bedeckte Güterwagen verwendet werden. Bei Patronen und Geschossen für Geschütze, Fliegerbomben, Granaten und Minen zu Minenwerfern (Punkt 5), Hand- und Gewehrgranaten(Punkt 6) und Signalfeuerwerk (Punkt 9) gelten die unter I a D für Sprengstoffe der 2. Gruppe angegebenen Vorschriften. Außerdem sind die unter I a F bis K angegebenen Sicherheitsvorschriften zu beachten.

E

Verladung

Sprengkräftige Zündungen (I b P. 2) dürfen nicht mit Sprengstoffen (I a) oder mit Munitionsgegenständen der Punkte 5, 6, 7, 8 und 9 in denselben Wagen verladen werden. Zulässig ist jedoch das Zusammenladen von Sprengkapseln, die nach den besonderen Vorschriften unter A zu Punkt 2 a), Abs. (3) α) verpackt sind, mit Sprengmitteln der 1. Gruppe, (ausgenommen den schwarzpulverähnlichen), sowie mit solchen Schießmitteln der 1. Gruppe, die nach besonderer Vorschrift unter I a A. d) verpackt sind.

Bei Geschützpatronen und Geschützgeschossen, Fliegerbomben, Granaten und Minen für Minenwerfer, Hand- und Gewehrgranaten und Signalfeuerwerk gelten die unter I a E (4) angegebenen Vorschriften.

Kisten mit fertigen Patronen, Geschossen und Minen, die Zündungen enthalten, müssen so gelagert werden, daß sie nicht in der Längsrichtung, sondern in der Querrichtung der Wagen zu liegen kommen.

Bemerkung. Spreng- und Schießmaterialien sowie auch Munition, die durch Militärdienststellen zur Beförderung aufgegeben werden, können nach den Militärvorschriften verpackt und gezeichnet werden, jedoch unter Einhaltung der Gewichtsbeschränkung.

Bei Militärsendungen ist eine Bescheinigung des Chemikers nicht erforderlich und wird diese durch eine entsprechende Bescheinigung des Kommandanten der die Sendung aufgebenden Militärdienststelle ersetzt.

I c. Zündwaren und Feuerwerkskörper

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Zündmaterialien, Zündschnüre:

a) Zünder, entzündbar durch Reibung, außer phosphorfreien Zündhölzchen, die unbeschränkt befördert werden, sowie außer Phosphorzündhölzchen, deren Beförderung verboten ist.

b) Pyrotechnische Zündstäbchen wie bengalische Zündhölzer, Goldregenhölzer, Blumenregenhölzer, Wunderkerzen u. dgl.

c) Sicherheitszündschnüre, Zündschnüre aus dünnem Schlauch mit Schwarzpulverseele von geringem Querschnitt. (Wegen anderer Zündschnüre vergleiche I b 1).

2. **Pyrotechnische Scherzartikel, Zündbänder:**

a) Knallbonbons, Blumenkarten, Blättchen von Kollodiumpapier und ähnliche Gegenstände, die unbedeutende Mengen von Kollodiumpapier oder kleine Knallsilberpünktchen enthalten.

b) Knallerbsen, Knallgranaten und ähnliche Artikel mit Knallsilber, die nicht über 1 g Knallsilber auf 1000 Stück dieser Gegenstände enthalten.

c) Konfettibomben, Boskozylinder, Kotillonfrüchte und ähnliche Gegenstände, die eine unbedeutende Ladung von Kollodiumschießbaumwolle, unentbehrlich zum Ausstoßen eines ungefährlichen Geschosses wie Wattekugeln, Konfetti u. dergl. enthalten.

d) Zündblättchen (Amorces), Paraffinzündbänder, Zündbänder, die einen Knallsatz aus Kaliumchlorat oder Salpeter enthalten, aus geringen Mengen von rotem Phosphor, Schwefelantimon, Schwefel, Milchzucker, Ultramarin, Klebemitteln (Dextrin, Gummi) oder dergl. In 1000 Zündpillen dürfen im ganzen höchstens 7,5 g Knallsatz verwendet sein.

e) sogenanntes spanisches Feuerwerk, Radauplätzchen, Krawallstangen, Gewitterhagel.

Der einzelne Körper darf höchstens 2,5 g wiegen und neben Gummi und Farben höchstens 6 v. H. gelben Phosphor, 23 v. H. amorphen Phosphor und 21 v. H. Kaliumchlorat enthalten.

3. **Feuerwerkskörper:**

a) kunstvolle Feuerwerkskörper, wie Raketen, römische Lichter, Fontänen, Feuerräder, Sonnen und dergleichen.

b) Klein- und Salonfeuerwerk, wie Frösche, Fire crackers, Schwärmer, Silber- und Goldregen und ähnliche in der Hand abzubrennende Feuerwerkskörper.

c) Bengalische Feuer, bengalische Fackeln, Signal blue-lights und dergleichen.

Für die Zusammensetzung der Feuerwerkskörper gelten folgende Vorschriften:

(1) Sie dürfen keine erhebliche Sprengwirkung hervorrufen können, auch keine Mischungen enthalten, die sich von selbst oder durch Reibung, Druck oder Schlag leicht entzünden.

Zugelassen ist:

bei salpeterhaltigen Massen sowie bei den bengalischen Magnesiumfackeln ein Zusatz von höchstens 30 v. H. Magnesiumpulver;

zu den kleinen im Feuerwerkskörper eingebetteten Leuchtsternchen, Chloratmischungen mit einem Gehalt von höchstens 40 v. H. Kaliumchlorat zu benutzen;

Röhrchen, die pikrinsaure Magnesia und Chlorate enthalten in Papiertaschen zu legen; diese Röhrchen müssen jedoch so verpackt sein, daß sie eine Explosion durch Schlag, Stoß oder Zündung nicht veranlassen können.

Andere Mischungen, die gelben Phosphor, Zinkstaub, Magnesiumpulver oder Chlorate enthalten, werden zur Beförderung nicht zugelassen.

(2) Die unter a) und b) angegebenen Gegenstände müssen aus Mehlpulver bestehen, gemischt mit Kohle, Metallpulver, (Gußeisen-, Gußstahlpulver), Aluminiumflitter, Bleiglätte und anderen Mineralpulvern in gepreßtem Zustande. Von gekörntem Schwarzpulver darf der einzelne Gegenstand höchstens 30 g enthalten.

4. **Signalfeuerwerk,** wie Kanonenschläge und dergleichen, bestehend aus einer mit Bindfaden umschnürten und geleimten Papierhülse, die höchstens 75 g Kornpulver mit Zündschnur, ohne Detonationszünder enthält.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Zur Verpackung dürfen nur starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten verwendet werden. Bei Gegenständen der Ziffer 1 a) sind auch feste Behälter aus Blech zulässig. Für Gegenstände unter 2 b) bis e), 3 und 4 genannt, müssen die Kisten aus gefugten Brettern bestehen und durch Zinken oder Leisten miteinander verbunden sein. Die Brettstärke für die unter 1 c, 2 b—e, 3 und 4 genannten Gegenstände darf nicht unter 18 mm betragen. Die Kisten sind mit gutem und zähem Papier auszulegen und können statt dieses Papiers auch Zinkbogen benutzt werden.

(2) Vor dem Einlegen in die Kisten sind gut zu verpacken die Gegenstände:

a) der Ziffer 1 a, 2 a und 2 c,
in starke Umschläge oder Pappschachteln;

b) der Ziffer 1 b,

c) der Ziffer 2 b, in Schachteln und je 10—12 Schachteln in einem Papierumschlag;
in Holzkisten oder starke Pappschachteln, umwickelt in Papier und nicht mehr als 1000 Stück enthaltend, wobei diese Gegenstände gegen Erschütterung mittels Sägemehl festgelegt sein müssen;

d) der Ziffer 2d,

α) Zündblättchen in starke Pappschachteln, von denen jedes höchstens 100 Kapseln enthalten darf. Je 12 Schachteln sind zu einer Rolle und je 12 Rollen wieder zu einem festen Pakete mit Papierumschlag zu verbinden;

β) gewöhnliche und paraffinierte Zündbänder können entweder wie unter α) oder in zylindrische Blechbüchsen mit oben und unten dicht aufgeschobenen Deckeln gepackt werden. Jede Büchse darf höchstens 12 gerollte Bandstreifen mit je 50 Kapseln enthalten. Höchstens je 30 Büchsen sind durch Papierumschlag zu einem festen Pakete zu vereinigen;

e) der Ziffer 2e,
in Holzkisten, von denen jedes nicht mehr als 144 Feuerwerkskörper, gut in Holzmehl verpackt, enthalten darf;

f) der Ziffer 3,
in starke Pappschachteln oder Holzkisten; für Gegenstände unter c) dieser Ziffer sind auch Papierbeutel zulässig; größere Feuerwerkskörper sind in Papierumschläge zu verpacken, wenn nicht ihre Anzündstelle mit einer Papierkappe bekleidet ist; in beiden Fällen muß ein Ausstreuen der Zündmasse verhindert sein;

g) der Ziffer 4,
in starke Schachteln, in die das Signalfeuerwerk in Sägemehl oder in ähnlichen Stoff so fest eingebettet werden muß, daß die einzelnen Körper einander nicht berühren können.

(3) Die innere Verpackung soll die einzelnen Stücke vor dem Bewegen in den Kisten schützen. Die Gegenstände der Ziffern 2b—e, 3 und 4 müssen dicht verpackt und die Zwischenräume mit geeigneten trockenen Verpackungsstoffen (Holzwolle, Papier oder dergleichen fest ausgestopft sein). Feuchtes Heu, Putzwolle oder ähnliche zur Selbstentzündung neigende Stoffe dürfen nicht verwendet werden. Größere pyrotechnische Gegenstände (Transparente) sind in der Kiste gut zu befestigen.

(4) Auf der äußeren Verpackung muß der Inhalt der Kiste deutlich und dauerhaft und auf der Verpackung bei Gegenständen der Ziffer 2b—e, 3 und 4 außerdem die genaue Adresse des Absenders angegeben werden.

(5) Das Rohgewicht einer Kiste mit Artikeln der Ziffern 2b—e, 3 und 4 darf 20 kg, das Gesamtgewicht der Zündmasse 20 kg und das darin enthaltene Feuerwerkskornpulver 2,5 kg nicht übersteigen.

(6) Jede Kiste muß die deutliche Aufschrift „Explosiv" in roten Buchstaben tragen. Die Vorschrift findet auf Zündholzsendungen keine Anwendung.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Zünder der Ziffer 1a) in Mengen bis zu 5 kg, die gemäß Abschnitt A verpackt sind, dürfen mit anderen Gegenständen (ausgenommen die Stoffe unter I a, I b, I c, II und III dieser Anlage) in ein Frachtstück vereinigt werden.

(2) Zündschnüre (1c) sowie Zündblättchen (2d) dürfen nicht mit Explosiv- und entzündlichen Stoffen zusammen in einen Wagen verladen werden.

(3) Die Beförderung muß in bedeckten Wagen erfolgen.

(4) Bei den Gegenständen der Ziffern 2b—e, 3 und 4 hat der Absender im Frachtbrief zu erklären, daß die Gattung und Verpackung den im Absatz 1c der Anlage A zur „V. O. G." angegebenen Bedingungen entspricht.

C

Beförderung

Feuerwerk (3) und Signalfeuerwerk (4) sindvon der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen.

I d. Verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase

Zur Beförderung sind nachstehend aufgeführte verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase zugelassen:

a) Verdichtete Gase:

1. Kohlensäure.
2. Wassergas, Leuchtgas und Mischgas (Ölgas mit einer Beimischung von nicht mehr als 30 v. H. Azetylen).
3. Ölgas (Fettgas).
4. Sauerstoff, Wasserstoff, Stickstoff, Erdgas (Methan) und Preßluft, Edelgase (Argon, Neon, Helium, Xenon, Kripton).

b) Verflüssigte Gase:

5. Kohlensäure, Ölgas, Stickoxydul, Äthan.
6. Ammoniak, Chlorkohlenoxyd (Phosgen).
7. Wasserfreies Chlor, schweflige Säure, Stickstofftetroxyd.
8. Chlormetyl, Chloräthyl, Methylamin, Äthylamin.
9. Flüssige Luft, flüssiger Stickstoff.
10. Erdgas.
11. Propan.

c) Unter Druck gelöste Gase:

12. Ammoniak, gelöst in einer Wasserlösung von mehr als 25 v. H. und weniger als 50 v. H.
13. Azetylen, in Azeton gelöstes und in porösen Massen aufgesaugtes.

Beförderungsbedingungen

A

Art der Behälter

a) Sofern in dieser Anlage keine Vorschriften über die Herstellung, Art und Güte der Gefäße bestehen, sind für die Beförderung Metallgefäße zu verwenden.

b) Für flüssige Luft und flüssigen Stickstoff sind zu benutzen:

α) Glasgefäße mit luftleeren Doppelwänden.

Sie müssen mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sein, daß die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Überdruck zu erzeugen, daß aber ein Ausfließen des Inhalts verhindert wird. Der Filzpfropfen muß so befestigt sein, daß er sich beim Kippen oder Umfallen des Gefäßes nicht lockert. Jedes Gefäß oder mehrere Gefäße gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder durch eine ähnliche Vorrichtung gegen Stöße geschützt sein. Die Drahtkörbe oder anderen Gefäße sind in Metallkästen oder in Holzkisten mit Blecheinsatz einzustellen, die oben offen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Löchern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossen sind. Die Metallkisten oder Holzkisten müssen an dem unteren Teile bis zu einer solchen Höhe dicht sein, daß im Falle eines Bruches der Gefäße die Flüssigkeit nicht auslaufen kann. In den Kisten dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungsstoffe befinden, dagegen sind Stoffe wie: Filz und Wolle zugelassen.

β) Gefäße aus anderem Stoff:

Als Gefäße von anderen Stoffen können nur solche benutzt werden, die keine Wärme durchlassen und sich mit Tau und Reif nicht bedecken. Eine weitere Verpackung dieser Gefäße ist nicht erforderlich. Die Vorschriften für den Verschluß der Glasgefäße unter α) gelten sinngemäß auch für solche Gefäße.

c) Die Ausmaße der fertigen Gefäße für Azetylenlösung in Azeton dürfen nicht mehr als 21 cm inneren Durchmesser und 2 m Länge enthalten.

Die Gefäße müssen aus biegsamem Stahl und einer gleichmäßig porösen Masse so ausgelegt sein, daß sich in ihr bei einer Temperatur von 50° C oder bei Erschütterungen während der Beförderung, keine Vertiefungen bilden können. Die Masse darf keine, auch nicht langsame chemische Wirkung auf den Inhalt des Gefäßes sowie auch nicht auf das Metall, aus welchem das Gefäß hergestellt ist, ausüben. Kein Metallteil, der sich unmittelbar mit der Azetylenlösung berührt, darf aus Kupfer oder einer Mischung, die 30 v. H. Kupfer enthält, hergestellt sein. Die normale Menge des Lösungsmittels muß eine solche sein, daß die durch Aufnahme des Azetylen und durch Steigerung der Wärme auf 50° C eintretende Volumenvergrößerung sich gefahrlos vollziehen kann. Hierbei darf der innere Überdruck $^2/_3$ des Probedrucks nicht übersteigen.

B

Amtliche Prüfung der Gefäße

(1) Gefäße aus Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer müssen vor ihrer Verwendung durch einen von der zuständigen Behörde ermächtigten Sachverständigen einer Wasserdruckprobe unterzogen werden. Gefäße für Azetylenlösungen sind vor der Verwendung auch auf die Beschaffenheit der porösen Masse und auf die zulässige Füllung mit Lösungsmittel (siehe A c) zu prüfen.

(2) Der bei der Wasserdruckprobe anzuwendende innere Druck muß betragen:

a) bei verdichteten Gasen — das $1^1/_2$fache des Füllungsdruckes, welcher die unter D (siehe unten) zugelassenen Grenzen nicht übersteigen darf. Der Probedruck muß den Füllungsdruck der Masse nicht weniger als 5 kg auf 1 qcm übersteigen.

b) Bei den verflüssigten Gasen, aufgeführt unter 5, 6, 7, 8, 10 und 11:

bei Kohlensäure, Ölgas und Stickoxydul . . . . 250 kg/qcm
bei Äthan . . . . 140 „ „
bei Stickstofftetroxyd . . . . 50 „ „
bei Ammoniak . . . . 35 „ „
bei Chlor . . . . 30 „ „
bei Chlorkohlenoxyd . . . . 30 „ „
bei schwefliger Säure . . . . 20 „ „
bei Chlormethyl, Methylamin, Methyläther, Chloräthyl und Äthylamin sowie Erdgas . . . . 10 „ „
bei Propran . . . . 24 „ „

c) Für unter Druck gelöste Gase:

bei in Azeton gelöstem Azetylen . . . . 60 „ „
bei unter Druck gelöstem Ammoniak . . . . 12 „ „

(3) Die Druckprobe muß wiederholt werden:

a) bei Gefäßen, die zur Beförderung von Chlor, Stickstofftetroxyd, schwefliger Säure, Chlorkohlenoxyd, Chlormethyl und Chloräthyl bestimmt sind — alle 2 Jahre;

b) bei Gefäßen, die zur Beförderung anderer verdichteter und verflüssigter Gase bestimmt sind — alle 5 Jahre;

c) bei Gefäßen für gelöstes Azetylen — alle 10 Jahre.

Die Wiederholungsprobe der Gefäße für gelöstes Azetylen kann unter Zuhilfenahme von Wasserdruck oder vollständiger Füllung von Azetylen unter Zuhilfenahme von verdichtetem Stickstoff, Luft oder ähnlichen verdichtetem Gase erfolgen; während der Druckprobe müssen die für Azetylen bestimmten Gefäße sich unter Wasser befinden, damit ihre vollständige Dichtigkeit geprüft werden kann;

d) bei Gefäßen für unter Druck gelöstes Ammoniak — alle 5 Jahre.

(4) Die Vornahme der Wasserdruckprobe hat in der Weise zu erfolgen, daß der gesteigerte Druck sich nicht gewaltsam bildet. Die Gefäße müssen den Probedruck aushalten, ohne die Form dauernd zu ändern oder undicht zu werden. Bei der Druckprobe ist das zur Kontrolle benutzte Manometer dahin zu beobachten, ob die Angaben für die Dauer von mindestens einer Minute unverändert verbleiben.

C

Ausstattung der Gefäße, (Ventile, Aufschriften)

(1) Die zur Beförderung von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck zerlegten Gasen (mit Ausnahme von flüssiger Luft und flüssigem Sauerstoff dienenden Gefäße) müssen mindestens ein Ventil zum Füllen und Entleeren besitzen. Bei Azetylenlösungen (13) dürfen die mit dem Gase in Berührung kommenden Teile der Ventile nicht aus Kupfer hergestellt sein. Bei Chlorkohlenoxyd, Öl- und Mischgas sind statt der Ventile eingeschraubte Stopfen zulässig; diese müssen jedoch so dicht schließen, daß sich der Inhalt des Gefäßes nicht durch Geruch bemerkbar macht.

(2) Auf den Gefäßen sind dauerhafte und deutliche Aufschriften anzubringen, die folgendes enthalten:

a) bei allen Gasen:

α) den Namen des Gases, der Erzeugers oder des Eigentümers, sowie die Ordnungsnummer;

β) das Gewicht des leeren Gefäßes mit Zubehör (Ventil, Schutzhülle, Metallstopfen und dergl.);

γ) den Tag der letzten Prüfung und das Siegel des Sachverständigen, der die Untersuchung geführt hat;

b) bei den verdichteten Gasen:
die Höhe des zulässigen Druckes, (siehe D(1);

c) bei den verflüssigten und unter Druck zerlegten Gasen:
das zulässige Höchstgewicht der Füllung.

D

Füllung der Gefäße

(1) Der zulässige höchste Füllungsdruck der zur Beförderung dienenden Gefäße beträgt für verdichtete Gase bei einer Temperatur von 15° C:

für gasförmige Kohlensäure	20 kg/qcm
„ Misch- und Wassergas	10 „ „
„ Ölgas	125 „ „
„ Sauerstoff, Wasserstoff, Leuchtgas, Stickstoff, Grubengas (Methan), verdichtete Luft und besondere Gase	200 „ „

(2) Die zulässige höchste Füllung der zur Beförderung dienenden Gefäße beträgt für verflüssigte Gase, aufgeführt unter 5, 6, 7, 8, 10, 11:

für Kohlensäure	1 kg Flüssigkeit für je 1,34 l	Fassungsraum des Gefäßes
„ Ölgas	1 „ „ „ „ 2,50 l	
„ Äthan	1 „ „ „ „ 3,50 l	
„ Stickoxydul	1 „ „ „ „ 1,34 l	
„ Ammoniak	1 „ „ „ „ 2,00 l	
„ Chlor und Stickstofftetroxyd	1 „ „ „ „ 0,80 l	
„ Schwefelsäureanhydrid	1 „ „ „ „ 0,85 l	
„ Chlorkohlenoxyd	1 „ „ „ „ 0,80 l	
„ Chlormethyl	1 „ „ „ „ 1,25 l	
„ Chloräthyl	1 „ „ „ „ 1,25 l	
„ Methyläther	1 „ „ „ „ 1,85 l	
„ Methylamin	1 „ „ „ „ 1,70 l	
„ Äthylamin	1 „ „ „ „ 1,70 l	
„ Erdgas	1 „ „ „ „ 1,80 l	
„ Propan	1 „ „ „ „ 2,06 l	

E

Sonstige Vorschriften

(1) Werden Gefäße mit Gasen, aufgeführt unter 5, 6, 7, (ausgenommen Chlor und Stickstofftetroxyd) und 8 sowie 10 und 11 in Kisten verpackt, so ist das Beipacken anderer Gegenstände gestattet.

(2) Nicht in Kisten verpackte Gefäße mit verdichteten Gasen und mit verflüssigten Gasen der Ziffern 5, 6, 7, 8, 10, 11 müssen, falls sie nicht in Kisten gepackt sind, in der Weise verladen sein, die ein Rollen der Gefäße verhindert. Ihre Ventile müssen Schutzkappen aus Schmiedeeisen, Stahl oder schmiedbarem Guß tragen; bei Gefäßen aus Kupfer sind kupferne Schutzkappen zulässig. Solche Kappen sind nicht unbedingt erforderlich für Ventile, die im Innern des Flaschenhalses angebracht und durch einen aufgeschraubten, gut sitzenden Metallstöpsel geschützt sind.

(3) Auf den mit verdichteten und verflüssigten Gasen, aufgeführt unter 5, 6, 7, 8, 10 und 11, gefüllten Gefäßen muß der Inhalt durch eine deutliche und haltbare Aufschrift bezeichnet sein. Die Gefäße müssen in die Kisten so gelegt werden, daß ihr Prüfungsstempel leicht zu finden ist. Holz- und Metallkisten, die zur Beförderung von flüssiger Luft und Sauerstoff (9) dienen, müssen die deutlichen Aufschriften: „Flüssige Luft“ (oder flüssiger Sauerstoff), „Oben“, „Unten“, „Vorsichtig“, „Sehr leicht zerbrechlich“ tragen.

(4) Die Versandstücke dürfen nicht geworfen, gestoßen, auch nicht den Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme ausgesetzt werden.

(5) Zur Beförderung werden benutzt:

a) offene Wagen:

1. für die verdichteten Gase bei Auflieferung in Fahrzeugen, die für Landwege eingerichtet und mit Planen gut bedeckt sind;
2. Stoffe der Ziffer 8 müssen in der Jahreszeit von März bis Oktober einschließlich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefäße nicht in Holzkisten verpackt sind;

b) gedeckte Wagen:

1. für die verdichteten Gase (vergleiche a 1 und c 1);
2. für die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 während der Monate März bis Oktober einschließlich;
3. für flüssige Luft und flüssigen Sauerstoff;

c) offene und gedeckte Wagen:

1. für Ölgas, Mischgas, Wassergas, Erdgas und Propan; die offenen Wagen müssen aber in den Monaten März bis Oktober einschließlich mit Decken ganz eingedeckt sein, wenn die Gefäße nicht in Holzkisten verpackt sind;
2. für die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 während der Monate November bis Februar einschließlich.

(6) Die Behälter mit verdichteten oder verflüssigten Gasen sind im Eisenbahnwagen so zu lagern, daß sie nicht umfallen oder herabfallen können. Die Behälter mit flüssiger Luft oder flüssigem Sauerstoff müssen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sein. Auch sind die Behälter nicht in unmittelbarer Nähe von leichtbrennbaren kleinstückigen oder leicht brennbaren flüssigen Stoffen zu verladen.

(7) a) Kesselwagen, die für verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase bestimmt sind, werden zur Beförderung bei Anwendung der unter A, B, C und D der Vorschriften über die amtliche Prüfung, Ausstattung und Füllung der betreffenden Gegenstände, sowie der die Ventile betreffenden Vorschriften, aufgeführt unter E Absatz (2), angenommen. Die Gefäße müssen an den Rahmen des Wagens dauerhaft befestigt sein und dürfen vom Wagen nicht abgenommen werden.

b) Die Kesselwagen, die zur Beförderung von verflüssigten Gasen bestimmt sind und nur einen gleichen Durchmesser besitzen, müssen innen durch Absperrungen mit Öffnungen oder anderen ähnlichen Einrichtungen ausgestattet sein, die die Bewegung der Flüssigkeit bei plötzlicher Änderung der Fahrgeschwindigkeit des Wagens verlangsamen.

c) Kesselwagen, die zur Beförderung der unter 5, 6 und 7 genannten verflüssigten Gasen bestimmt sind, müssen äußerlich mit einem Holzdeckel versehen sein.

d) Kesselwagen, die zur Beförderung von flüssiger Kohlensäure, verdichtetem Sauerstoff und verdichtetem Wasserstoff bestimmt sind, können Gefäße von mehr als 2 m Länge und 21 cm Durchmesser enthalten. Jedes Gefäß braucht nicht mit Füll- und Entleerungsventilen versehen zu sein. Es genügt, daß die Gefäße an beiden Wagenenden durch ein Sammelrohr verbunden sind, das durch ein innerhalb des Wagenrahmens angebrachtes Ventil geschlossen wird. Schutzdeckel sind für diese Ventile nicht erforderlich.

F

Ausnahmen von den Vorschriften zu A bis E

(1) Die verflüssigten Gase der Ziffern 5, 6 und 7 dürfen in kleinen Mengen und zwar Kohlensäure und Stickoxydul bis 3 g, Ammoniak, Chlor- und Stickoxydul bis 20 g, wasserfreies Schwefeldioxyd und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) bis 100 g, auch in starken zugeschmolzenen Glasröhren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasröhren dürfen mit Kohlensäure und Stickoxydul nur bis zur Hälfte, mit Ammoniak, Chlor und Stickstofftetroxyd nur bis zu zwei Dritteln, und mit wasserfreiem Schwefeldioxyd (Schwefelsäure) und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) nur bis zu drei Vierteln gefüllt sein. Jede Glasröhre muß in einer zugelöteten mit Kieselgur gefüllten Blechkapsel und diese in einer starken Holzkiste verpackt sein. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, jedoch dürfen Röhren mit Ammoniak nicht mit Chlor oder schweflige Säure enthaltenden Röhren in dieselbe Kiste gelegt werden. Den Blechkapseln mit verflüssigten Gasen (ausgenommen Chlor) dürfen auch andere Gegenstände beigepackt werden.

(2) Die Stoffe der Ziffern 8, 10 und 11 in Mengen bis 100 g in Glasröhren, deren Gesamtgewicht 5 kg nicht übersteigen darf, können in starke Kisten getrennt oder mit anderen Gegenständen gepackt werden, jedoch unter der Bedingung, daß die Glasröhren in den Kisten gut gelagert werden. Die Kisten müssen auf rotem Grunde die gedruckte Aufschrift: „Feuergefährlich" tragen. Kisten, die nicht mehr als 100 g dieser Stoffe enthalten, können in gedeckten Wagen befördert werden.

(3) Metallkapseln mit Kohlensäure (Sodor, Sparklet), die höchstens 25 g flüssige Kohlensäure und höchstens 1 g Flüssigkeit auf 1,34 ccm Fassungsraum enthalten, können ohne Beschränkung befördert werden, wenn die Kohlensäure rein ohne Beimischung von Luft ist.

(4) Verdichteter Sauerstoff bis 0,3 kg/qcm in Gummisäcken aus getränktem Gewebe oder anderen ähnlichen Stoffen, kann ohne Beschränkung zur Beförderung angenommen werden.

G

Beförderung

Verflüssigte Gase der Ziffern 8, 10 und 11 werden nur in Mengen von höchstens 100 g unter der Bedingung zur Beförderung als Eilgut angenommen, wenn sie gemäß den Vorschriften unter F, Absatz (2) verpackt sind.

I e) **Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln**

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Die Metalle der Alkalien und der alkalischen Erden, wie Natrium, Kalium, Kalzium und dergleichen, sowie Legierungen dieser Metalle miteinander.
2. Kalziumkarbid, Karbid, Kalziumhydrür (Hydrolith), in welchem die Menge von Kalziumkarbid 0,2 v. H. hydrure de calcium nicht übersteigen darf.
3. Natriumsuperoxyd, auch in Mischungen, die nicht gefährlicher sind als Natriumsuperoxyd.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Eisen (auch Eisenblech) zu verwenden. Die Stoffe der Ziffer 1 in Mengen bis zu 5 kg dürfen auch in starken, sicher und dicht verschlossenen Glasgefäßen befördert werden. Die Gefäße müssen völlig trocken, bei den Stoffen der Ziffern 1 und 2 mit Petroleum ausgeschmiert sein.

(2) Die Packgefäße der in den Ziffern 1 und 3 aufgeführten Stoffe müssen in Schutzumhüllungen eingesetzt sein, und zwar:

a) die Gefäße aus Eisen oder Eisenblech mit Stoffen der Ziffer 1 in Holzkisten oder in eiserne Schutzkörbe;

b) Glasgefäße mit Stoffen der Ziffer 1 oder Gefäße mit Stoffen der Ziffer 3 in Holzkisten mit einem gegen Eindringen von Wasser gedichteten Blecheinsatz. Die in solche Kisten eingesetzten Glasgefäße sind mit trockener Kieselgur oder mit ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest einzubetten. Gefäße bis zu 250 g Inhalt dürfen statt in Holzkisten in sicher und dicht verschlossene Blechgefäße gepackt werden.

(3) Auf den Versandstücken muß ihr Inhalt fest und dauerhaft angegeben sein, auch müssen sie die Aufschrift tragen: „Vor Nässe zu schützen".

B

Sonstige Vorschriften

(1) Mengen bis zu 5 kg, die gemäß Abschnitt A verpackt sind, können mit anderen Gegenständen verpackt werden.

(2) Die Versandstücke sind besonders sorgfältig zu behandeln. Sie dürfen nicht geworfen und müssen im Wagen so fest gelagert werden, daß sie nicht gegeneinander scheuern, rütteln, stoßen, nicht umkanten und auch nicht aus den oberen Lagen herabfallen können.

(3) Zur Beförderung sind gedeckte Wagen zu verwenden. Kalziumkarbid und Kalziumhydrür (2) können auch in offenen Wagen mit Decken befördert werden.

(4) Leere Behälter, worin Stoffe der Ziffer 2 enthalten gewesen sind, müssen frei von Resten dieser Stoffe sein. Im Frachtbrief muß angegeben sein, was die Gefäße vor ihrer Aufgabe zur Beförderung enthalten haben.

II. Klasse

Selbstentzündliche Stoffe

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor.
2. Amorpher (roter) Phosphor, Phosphortrisulfid, Verbindungen von Phosphor mit Metallen alkalischer Erden, z. B. Phosphorkalzium, Phosphorstrontium, auch Phosphoreisen und ähnliche selbstentzündliche Verbindungen von Phosphor mit Metallen.
3. Mischungen von amorphem Phosphor mit Harzen oder Fetten, deren Schmelzpunkt über 35 ° C liegt. Gewöhnliche Phosphorlösungen im Doppelschwefelkohlenstoff.
4. Zinkäthyl, Zinkmethyl sowie ätherische Lösungen dieser Produkte.
5. Ruß, frisch geglühter.
6. Holzkohle, frisch geglühte, gemahlen oder in Stücken.
7. Hochbeschwerte Seide (Cordonnet-, Souple-, Bourre de Soie- und Chappe- Seide) in Strängen.
8. a) Folgende Stoffe, gefettet oder gefirnißt oder geölt: Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Flachs, Hanf, Jute in rohem Zustande, als Abfälle vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Werg.

b) Gefettete, gefirnißte oder geölte Erzeugnisse aus vorstehenden Stoffen, z. B. Schutzdecken, Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle oder Hanf, Weber-, Harnisch-Geschirrlitzen, Garne und Zwirne, Netzwaren (Fischnetze u. dergl.).

9. Gemenge aus körnigen oder porösen (durchlöcherten) brennbaren Stoffen mit Leinöl, Firniß, Harzteer und dergl. getränkt, sofern die letzteren Bestandteile noch der Selbstoxydation unterliegen können (z. B. sogenannte Korkfüllmasse).

10. Eingefettete Eisen- oder Stahlspäne, (Schleif-, Bohr- und dergl. Späne).

11. Mit Öl oder Firniß getränktes Papier sowie Papperinge und Pappehülsen.

12. Pyrophorische Metalle.

13. Zinkstaub.

14. Gebrauchte Hefebeutel, ungereinigt.

15. Gebrauchte Leuchtgasreinigungsmasse.

16. Nitrozellulose Garne dienend zur Erzeugung von Kunstseide.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Die Stoffe der Ziffern 1 und 2 müssen in starke, dichte und gut verlötete Blechbüchsen verpackt und diese in starke, sicher verschlossene Holzkisten eingesetzt sein. Bei den Stoffen der Ziffer 2 in Mengen bis zu 2 kg dürfen statt der Blechgefäße auch Glasgefäße oder Krüge verwendet werden, welche ebenfalls in starke Holzkisten zu packen sind. Gewöhnlicher Phosphor muß mit Wasser umgeben sein. Auf den Kisten muß ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein, bei gewöhnlichem Phosphor ist außerdem die Bezeichnung „Oben“ beizufügen.

(2) Die Stoffe der Ziffer 3 sind entweder in dichte, ein Ausstreuen verhindernde Kisten zu packen oder in leere Gefäße einzugießen.

(3) Zinkäthyl und Zinkmethyl (4), auch in ätherischer Lösung, sind in starke, feste Steingefäße (Steinzeug u. dergl.) oder Glasgefäße zu packen, die mit Feuer eingeschmolzen oder in ähnlicher Weise dicht verschlossen werden.

Gefäße aus Glas oder Ton sind einzeln oder zu mehreren unter Anwendung von Asche oder trockener Kieselgur in starke Blechgefäße einzusetzen, die dicht zu verlöten sind.

Jedes Versandstück muß auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift tragen: „Feuergefährlich“. Übergefäße mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift versehen sein: „Vorsichtig tragen“. Sie dürfen nicht auf Karren gefahren auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffern 5 und 6 sind in dichte, gut verschlossene Behälter zu verpacken. Fässer müssen im Innern mit dichten Stoffen ausgekleidet sein; sie sind in haltbare Übergefäße (Körbe, Kübel, Kisten) einzusetzen.

Holzkohle der Ziff. (6) in Stücken, sofern im Frachtbrief vermerkt ist, daß sie nicht frisch ausgeglüht ist (d. h. daß sie nach dem Ausglühen mindestens 48 Stunden gelagert hat), kann in Säcken oder ohne Verpackung in besonderen für die Beförderung von Holzkohle bestimmten Wagen befördert werden.

(5) Die Stoffe der Ziffer 7 müssen in starke Kisten verpackt sein. Sind die Kisten höher als 12 cm, so müssen zwischen den einzelnen Lagen der Seide durch Holzroste ausreichende Hohlräume geschaffen sein, die mit Öffnungen in den Kistenwänden in Verbindung stehen, so daß Luft durchziehen kann. An den äußeren Kistenwänden sind Leisten anzubringen, die das Zustellen der Luftlöcher verhindern.

(6) Von den Stoffen der Ziffer 8 a) sind gebrauchte Putzwolle und feuchtes Werg sowie Putzlappen (Putztücher) stark zu pressen und in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

(7) Die Stoffe der Ziffer 9 sind, wenn in Formen gepreßt, in starke, dichte Behälter aus Blech oder in starke Holzbehälter mit dichtem Blecheinsatz, wenn nicht in Formen gepreßt, in starke, dichte sicher verschlossene Behälter zu verpacken.

(8) Die Stoffe der Ziffer 10 sind in starke, dichte, gut verschlossene Metallbehälter zu packen. Eine Verpackung ist nicht erforderlich, wenn die Beförderung in eisernen Wagen mit Deckeln oder in offenen, eisernen Wagen mit Decken erfolgt.

(9) Die Stoffe der Ziffer 12 müssen in Glasröhren, die an den Enden eingeschmolzen sind und diese in verlötete Blechgefäße verpackt sein, die mit Kieselgur oder mit anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen ausgefüllt sind.

(10) Zinkstaub (Pulver) muß in starke, dicht zugemachte Metallgefäße verpackt sein.

(11) Gebrauchte, ungereinigte Hefebeutel (Ziffer 14) sind in dichtschließende Behälter zu verpacken.

(12) Gebrauchte Leuchtgasreinigungsmasse, die nicht in dichten Blechgefäßen verpackt ist, kann zur Beförderung nur in eisernen Wagen angenommen werden. Haben diese Wagen keine gut schließenden eisernen Deckel, so ist das Gut mit solchen Decken zu bedecken, die durch Berührung mit Feuer nicht brennen. Zur Beladung ist der Absender und zur Entladung der Empfänger verpflichtet. Auf Verlangen der Eisenbahn ist der Absender verpflichtet, die Decken zu stellen.

(13) Nitrozellulose Garne, die zur Erzeugung von Kunstseide dienen, sind in Metallgefäße oder dicht verschlossene Fässer zu packen, im letzteren Falle unter Benutzung von soviel Wasser, daß dieses durch Rütteln des Fasses leicht festgestellt werden kann. Sind sie in Metallgefäße verpackt, so genügt deren Umwickelung in feuchtes Gewebe, wobei im Frachtbrief die Erfüllung dieser Vorschrift zu vermerken ist.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A angegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) gewöhnlicher Phosphor (Ziff. 1) in Mengen bis zu 250 g; solche geringen Mengen dürfen auch unter Wasser in starke, sicher zu verschließende Glasgefäße verpackt werden, die mit geeigneten Verpackungsstoffen in dichte Blechgefäße fest gelagert werden müssen; jedes Gefäß mit Phosphor ist in den äußeren Holzbehälter fest einzubetten;

b) die Stoffe der Ziffer 2 in Mengen bis zu 5 kg;

c) Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziff. 4) in Mengen bis zu 2 kg, wobei die diese Stoffe enthaltenden Gefäße in Kisten fest eingebettet sein müssen; jedoch ist das Zusammenpacken mit anderen selbstendzündlichen Stoffen, sowie mit Sprengstoffen 1 a, Munition (1 b), Zündwaren und Feuerwerkskörper (1 c) und mit den in der Klasse III a und b aufgeführten entzündlichen Stoffen nicht gestattet;

d) die Stoffe der Ziffern 11 und 12 ohne Beschränkung.

(2) Nachstehend genannte Gegenstände können ohne Beschränkung befördert werden, wenn in den Frachtbriefen bescheinigt ist, daß

a) Ruß (Ziffer 5) und Holzkohle gemahlen, körnig in Stücken, nicht frisch gebrannt sind (d. h. mindestens nach dem Ausglühen 48 Stunden gelagert haben);

b Seide in Strängen (Ziffer 7) nicht stark beschwert ist;

c) Stoffe der Ziffern 8 und 10 nicht gefettet, nicht geölt und nicht gefirnißt sind;

d) gebrauchte Hefebeutel (Ziffer 14) gereinigt sind;

e) die gebrauchte Gasreinigungsmasse (15) vollständig oxydiert ist.

(3) Die Stoffe der Ziffer 8, ausgenommen gebrauchte Putzwolle und Werg (Putzlappen), die nach Abschnitt A, Abs. (6) verpackt sind müssen trocken sein.

(4) Papierhülsen der Ziffer 11 können nur unter der Bedingung befördert werden, wenn im Frachtbrief bescheinigt ist, daß die besagten Gegenstände nach der Tränkung mit Fett oder Öl erhitzt und dann im Wasser völlig abgekühlt sind.

(5) Zur Beförderung sind zu verwenden:

a) für Zinkäthyl und Zinkmethyl (Ziffer 4) offene Wagen; kleinere Mengen bis zu 10 kg dürfen allein oder in Mengen bis zu 2 kg mit anderen Gegenständen zusammengepackt auch in bedeckte Wagen unter Beachtung der im Absatz 1 c genannten Vorschriften verladen werden;

b) für die Stoffe der Ziffern 7, 8 und 11 sind bedeckte Wagen oder offene Wagen mit Decken zu verwenden. Putzwolle und Werg (Putzlappen), die nach Abschnitt A Absatz (6) verpackt sind, dürfen auch in offenen Wagen befördert werden.

c) Nitrozellulose Garne, dienend zur Erzeugung von Kunstseide sind in gedeckte Wagen zu laden, bei denen alle Öffnungen verschlossen sein müssen.

(6) Für Zinkäthyl und Zinkmethyl sind weiter die Vorschriften unter III a. B) Absatz (4) zu beachten.

III. Klasse

Entzündbare Stoffe

III a) Brennbare Flüssigkeiten

Nachstehende Stoffe sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Kohlenwasserstoffe, und zwar:
   a) Rohpetroleum (Bergöl) und gereinigtes Petroleum, sowie aus Braunkohlenteer gewonnene Öle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha und Destillate aus solchen, Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs, z. B. Abfälle nach der Verdichtung von Gasöl, die bei einem Barometerstande von 760 mm, auf die Meereshöhe übertragen, im Abel-Penskyschen Apparat bei einer Wärme unter 21° C sich nicht entzünden, und im Pensky-Martensschen Apparat bei einer Wärme unter 100° C sich entzünden;
   b) Rohpetroleum und gereinigtes Petroleum, Bergölnaphtha, Braunkohlenteeröle, Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha sowie Destillate aus diesen Stoffen (Benzin, Ligroin, Putzöl und dergleichen), Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs, z. B. Abfälle nach der Verdichtung von Gasöl, wenn sie bei einem Barometerstande von 760 mm auf die Meereshöhe reduziert, im Abel-Penskyschen Apparat bei einer Wärme unter 21° C entzündliche Gase erzeugen, und bei 15° C ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,680 besitzen.
   Steinkohlenteeröle, die bei 15° C ein spezifisches Gewicht unter 0,950 besitzen (Benzol, Toluol, Xylol, Kumol und dergleichen);
   c) Petroleumäther (Gasolin, Neolin und dergleichen) und andere aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Stoffe, wenn sie bei 15° C ein spezifisches Gewicht von höchstens 0,680 haben.

2. Flüssigkeiten, die bereitet sind zum Teil aus Petroleumnaphtha oder ähnlichen leichtentzündlichen Flüssigkeiten und zum Teil aus Harz, Kautschuk, Guttapercha, Seife, Asphalt, Teer oder dergleichen Stoffen.

3. Äthylenäther (Schwefeläther) rein, oder mit anderen Flüssigkeiten gemengt (z. B. Hoffmannstropfen), Lösungen von Nitrozellulose in Äthylenäther (Kollodium), in Methylalkohol, in Essigäther, in Amylazetat, in Azeton, in Nitrobenzol, Nitrotoluol oder in Gemengen dieser Flüssigkeiten (z. B. Saponlack), höchstens einprozentige Lösungen von Nitroglyzerin in Alkohol.

4. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure.

5. Methylalkohol (Holzgeist) roh und gereinigt, Azeton, Paraldehyt, Essigaldehyd (in alkoholischer Lösung).

Äthere aller Art, z. B. Amylazetat (bezgl. Petroleumäther siehe 1 c), flüssige Äther aller Art mit Ausnahme von Äthylenäther (bezügl. des letzteren siehe 3).

6. Das allgemeine Vergällungs (Denaturierungs)-mittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist).

7. Gemenge von Holzgeist mit Benzol (mit oder ohne Erdwachs z. B. Pansol).

8. Schwefelkohlenstoff.

9. Flüssige Fette, Firnisse, mit Firniß versetzte Farben, Terpentinöl (Kienöl) und andere ätherische Öle, absoluter Alkohol, Weingeist (Spiritus), sowie daraus bereitete Flüssigkeiten (Spirituslack, Öllack, Trockenmittel (Sikkative), flüssige Seifen und dergleichen) in Mengen von mehr als 40 kg.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Zur Verpackung sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Glas, Ton (Steinzeug oder dergleichen) oder Metall zu verwenden. Lösungen von Nitrozellulose in Essigsäure dürfen nicht in Metallgefäßen versandt werden.

Die unter 1 a) und b), 2, 4, 5, 6, 7 und 9 genannten Flüssigkeiten können auch in starken dicht verschlossenen Holzbehältern (Fässern) befördert werden.

(2) Gefäße aus Glas oder Ton mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 9 sowie Blechgefäße mit Flüssigkeiten der Ziffern 3 und Gefäße mit Stoffen der Ziffer 8 sind einzeln oder zu mehreren in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen; die offenen Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein. Offene Körbe, Kübel und Kisten müssen eine Schutzdecke haben, die, wenn sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichen leicht brenn-

baren Stoffen besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder dergleichen unter Zusatz von Wasserglas getränkt ist.

(3) Jedes Versandstück mit Flüssigkeiten der Ziffern 1 b) und c), 3, 4 und 8 muß auf rotem Grunde die deutliche, gedruckte Aufschrift: „Feuergefährlich" tragen. Körbe und Kübel mit Glasballons müssen ferner mit der deutlichen Aufschrift: „Vorsichtig tragen" versehen sein. Sie dürfen nicht auf Karren oder Handwagen gefahren, auch nicht auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden.

(4) Der zur Beförderung als Stückgut aufgegebene Schwefelkohlenstoff ist in Eisenfässer oder in starke, dicht verschlossene Blechbehälter bis zu 90 v. H. des Fassungsraumes zu verpacken.

Bei Aufgaben als Wagenladungen ist dieser Stoff in Kesselwagen zu befördern.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A gegebenen Vorschriften über die Behälter in starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten zusammengepackt werden:

a) die Flüssigkeiten der Ziffer 9 ohne Beschränkung;
b) die Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 7 in Mengen bis zu 10 kg;
c) Schwefelkohlenstoff (Ziff. 8) in Mengen bis zu 2 kg;

Die Gefäße mit den Flüssigkeiten der Ziffern 1 bis 8 müssen in den Kisten fest eingebettet sein.

Bei den Kohlenwasserstoffen der Ziffer 1 a) und b) ist im Frachtbrief anzugeben, daß die Stoffe den Bedingungen über den Entflammungspunkt und dem spezifischen Gewicht entsprechen. Fehlt eine solche Angabe, so sind diese Stoffe wie Petroleumäther (Ziff. 1 c) zu behandeln.

(3) Zur Beförderung der unter 1—8 genannten Flüssigkeiten sind offene Wagen zu verwenden; kleinere Mengen der in den Ziffern 1—7 aufgeführten Stoffe bis zu 10 kg und von Schwefelkohlenstoff (Ziff. 8) bis zu 2 kg dürfen allein oder auch nach Absatz 1 b) und c) mit anderen Gegenständen zusammengepackt, auch in bedeckte Wagen verladen werden.

(4) Für die Flüssigkeiten der Ziffern 1—8 gelten außerdem noch folgende Vorschriften:

a) die Wagen sind vor Beginn der Verladung auf beiden Seiten mit roten Zetteln zu versehen, die die deutliche Aufschrift: „Feuergefährlich" und „Vorsichtig verschieben" tragen. (Muster des Zettels siehe am Schluß dieser Anlage);
b) die Versandstücke müssen im Wagen sicher gelagert werden. Offene Körbe und Kübel sind am Wagen zu befestigen und dürfen nicht aufeinander gestellt werden;
c) während der Beförderung schadhaft gewordene Behälter sind sofort auszuladen und können, wenn ihre Wiederherstellung nicht sofort möglich ist, mit dem vorhandenen Inhalt ohne weitere Förmlichkeiten für Rechnung des Absenders verkauft werden;
d) dicht verschlossene leere Blechbehälter, worin solche Stoffe enthalten waren, sind in bedeckten Wagen, andere Gefäße dagegen in offenen Wagen zu befördern. Auf die frühere Verwendung der Behälter ist im Frachtbriefe hinzuweisen.

(5) Für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen gelten die unter A, Absatz (1) und B, Absatz (2) und (4) angegebenen Vorschriften.

C

Beförderung

Von der Beförderung als Eilgut sind ausgeschlossen:

a) die unter 1—7 angegebenen Stoffe, in Mengen über 10 kg,
b) Schwefelkohlenstoff (8) in Mengen über über 2 kg,
c) leere Gefäße von den Stoffen 1—8 mit Ausnahme von dicht verschlossenen Blechgefäßen.

IIIb. **Entzündbare feste Stoffe**

Nachstehende Gegenstände sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

Gegenstände, die durch Funken von der Lokomotive aus leicht leicht entzündbar sind, als: Heu, Holzkohle in Stücken, Sägemehl, Späne, Holzmasse, Papierabfallschnitzel, Rohr (mit Ausnahme von spanischem Rohr), Spinnereistoffe pflanzlichen Ursprungs und Abfälle davon, Stroh, (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh). Torf (mit Ausnahme von Maschinen- und Preßtorf), hierunter auch Güter, die durch Beimischung von Petroleumabfällen, Harzen und ähnlichen Abfällen verarbeitet werden, sowie entzündliche poröse Stoffe und Schwefel.

(2) Zolloidin, ein durch vollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Erzeugnis.

(3) Zelluloid in Platten, Bogen, Stäben, Zelluloidwaren sowie Abfälle.

Beförderungsvorschriften

A

Verpackung

(1) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen, wenn sie unverpackt sind, in gedeckten oder in offenen Wagen mit Decken befördert werden. Die Eisenbahn kann vom Absender die Stellung der Decken verlangen.

(2) Die Zelloidinplatten sind in einer deren vollständigen Austrocknung verhütenden Weise zu verpacken.

(3) Stoffe der Ziffer 3 (Zelluloid) sind in Päckchen, die in starkes Papier gepackt und zwischen zwei Holzleisten gepreßt werden, in dichte Holzkisten zu packen.

B

Beförderung

Die unter 1 genannten Stoffe werden als Eilstückgut zur Beförderung nicht angenommen.

IV. Klasse

Giftige Stoffe

Nachstehende Gegenstände sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), natürliches Arsenik, (Scherbenkobalt oder Fliegenstein) u. dgl.
2. Ferrosilizium und Mangansilizium auf elektrischem Wege gewonnen.
3. Kaliumzyanid und Natriumzyanid in fester Form.
4. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäue.
5. Lösungen von Zyankalium oder Zyannatrium.
6. Giftige Metallpräparate:
   a) Sublimat, Zinnober (roter Quecksilberschwefel), Kupferfarben, insbesondere Grünspan, grüne und blaue Kupferfarben, Bleizucker,
   b) andere Bleipräparate, insbesondere Bleiglätte, (Massikot), Mennige, Bleiweiß und andere Bleifarben, bleihaltige Rückstände.
7. Kupfervitriol (Blaustein) und Mischungen von Kupfervitriol mit Kalk, Soda oder dergl. (Pulver zur Herstellung von Bordelaiser Brühe oder dergl.), Kieselfluorwasserstoffsäure und Kalioxalsäure im festen Zustande.
8. Chlorsaure Salze, Bariumsuperoxyd, Natriumazid.
9. Anilin (Anilinöl).

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Die zur Verpackung benutzten Behälter müssen haltbar, dicht und so verschlossen sein, daß kein Verstreuen, Verstauben oder Auslaufen des Inhalts möglich ist.

(2) Die Stoffe der Ziffern 1 und 3 sind zu verpacken:

a) in starke eiserne Fässer mit aufgeschraubtem Deckel und Rollreifen, oder

b) in doppelte Fässer aus festem trockenem Holze mit Einlagereifen oder ebensolche doppelte Kisten mit Umfassungsbändern, wobei die inneren Gefäße mit dichtem Stoffe ausgekleidet sein müssen. Statt der inneren Holzbehälter können auch verlötete Blechgefäße oder Gefäße aus Glas oder Ton verwendet werden. Die Glas- oder Tongefäße müssen in den Übergefäßen mit geeigneten Verpackungsstoffen fest verpackt sein. Auf diese Weise verpackte Behälter können auch mehrere zu einem Versandstück vereinigt werden.

c) Die Stoffe der Ziffer 1 dürfen auch in Säcke von geteerter Leinwand verpackt sein, die in einfache Fässer von starkem, trockenem Holz einzuschließen sind.

(3) Ferrosilizium und Manganosilizium (Ziff. 2) sind in starke, wasserdichte Behälter aus Holz oder Metall zu verpacken.

(4) Die Stoffe der Ziffer 4 sind zu verpacken:

a) in Metall-, Holz- oder Gummigefäße mit guten Verschlüssen, oder

b) in Glas- oder Tongefäße, die unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest eingesetzt sind; Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

(5) Die Stoffe der Ziffer 5 sind in gut verschlossene eiserne Gefäße zu verpacken, die in feste Holz- oder Metallbehälter mit Kieselgur, Sägemehl oder anderen aufsaugenden Stoffen fest eingebettet sind.

(6) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

a) in eiserne Fässer oder in Fässer aus festem, trockenem Holze mit Einlagereifen oder in Kisten mit Umfassungsbändern, oder
b) in eiserne Gefäße (sogenannte Hobboks) oder
c) in Glas- oder Tongefäße oder — bei Mengen bis zu 10 kg — in doppelte starke Papierumhüllungen (Beutel); die Behälter und Beutel sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzkisten mit geeigneten Verpackungsstoffen fest einzubetten;
d) bei allen Bleifarben sind auch Gefäße aus Weiß- und anderem Eisenblech zugelassen;
e) bei allen Blei- und Kupferverbindungen in wasserhaltiger Lösung sind auch dichte Kessel aus Stoffen zulässig, die von den Verbindungen nicht angegriffen werden.

(7) Die Stoffe der Ziffer 7 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene Säcke zu verpacken.

(8) Die Stoffe der Ziffer 8 mit Ausnahme von Natriumazid (Acoture de sodium) sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter aus Holz- oder Wellblech zu verpacken. Bei Holzbehältern (Fässern oder Kisten) muß das Ausstreuen des Inhalts durch eine dichte ununterbrochene Auslegung mit weichem Papier sicher verhindert sein. Gefäße aus Wellblech, deren Stärke mindestens 0,6 mm betragen soll, sind mindestens durch zwei Brettchen, die mindestens durch 6 Weidengerten festgebunden werden, zu sichern. Natriumazid (Azoture de Sodium) ist in starke, dichte und gut verschlossene Eisengefäße (oder Weißblechgefäße) zu verpacken.

(9) Auf den Versandstücken der Stoffe der Ziffern 1 bis 8 muß ihr Inhalt deutlich und dauerhaft angegeben sein. Sammelbezeichnungen, wie Arsenikalien, Bleipräparate, Giftfarben sind zulässig. Außerdem ist bei den Stoffen der Ziffern 1, 3 bis 5 sowie 6 a), die Bezeichnung „Gift", bei Ferrosilizium oder Manganosilizium (Ziffer 2) die Aufschrift: „Vor Nässe zu schützen". „Nicht stürzen" hinzuzufügen.

Gefäße, die Stoffe der Ziffer 8 enthalten, sind mit der dauerhaften Aufschrift: „Vor Feuer zu schützen" zu versehen. Gefäße, die Natriumazid enthalten, sind mit der Aufschrift: „Vor Nässe zu schützen" zu versehen.

(10) Anilin (Anilinöl) ist in eiserne Fässer oder sehr starke und vollständig dichte Holzfässer (z. B. Petroleumfässer) zu packen.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A angegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) bis zu 1 kg die Stoffe der Ziffer 4; sie müssen in Glasgefäße verpackt sein, die mit trockener Kieselgur in ein dichtes Weißblechgefäß fest zu lagern sind;
b) bis zu 5 kg die Stoffe der Ziffern 1, 3 und 8; doch ist die Beipackung von Zyankalium, Zyannatrium, chlorsauren Salzen; Baryumsuperoxyd und Natriumazid zu Säuren oder sauren Salzen verboten;
c) bis zu 10 kg die Stoffe der Ziffer 6 a);
d) in beliebiger Menge die Stoffe der Ziffern 2, 6 b) und 7.

Der Behälter muß, wenn er Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 oder 6 a) enthält, die Bezeichnung „Gift" tragen.

(2) Die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6 a) dürfen nicht mit Genußmitteln zusammen verladen werden.

(3) Ebenfalls dürfen die Stoffe der Ziffern 3, 5 und 8 nicht mit Säuren, und Stoffe der Ziffer 5 sogar nicht mit sauren Salzen zusammen verladen werden.

(4) Die Stoffe der Ziffer 5 dürfen nur in Kesselwagen oder in offenen Wagen befördert werden. Natriumacid (Azoture de sodium) dürfen nur in gedeckten Wagen befördert werden.

(5) Ferrosilizium und Manganosilizium werden nur völlig trocken und in völlig trockenen Behältern zur Beförderung angenommen; wenn sie in offenen Wagen befördert werden, müssen diese mit wasserdichten Decken eingedeckt sein.

(6) Leere Behälter und Säcke, worin giftige Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6 a) befördert werden, müssen vollkommen dicht verschlossen sein. Ihr früherer Inhalt muß auf ihnen und im Frachtbrief angegeben sein. Die Vorschriften im Absatz (2) ist ebenfalls zu beachten.

(7) Bezüglich der zur Beförderung von giftigen Stoffen und deren wässerigen Lösungen dienenden Kesselwagen sind die Vorschriften unter A, Abs. (1) und (9) sowie B, Absatz (b) anzuwenden. Sie müssen aus einem Material hergestellt sein, das weder einem Einfluß der darin enthaltenen Stoffe noch deren Lösungen unterliegt. Kesselwagen, die zur Beförderung der unter Ziffer 5 genannten Stoffe dienen, dürfen keine Schweißnieten haben und müssen Doppelwände enthalten. Sie dürfen keine Öffnungen in ihren unteren Teilen (Kränen, Ventile und dergleichen) haben. Alle Öffnungen müssen verdichtet und durch stark angeschraubte Metallkappen gesichert sein. Die mit Stoffen der Ziffer 5 beladenen Kesselwagen sind in die Züge so einzustellen, daß sie von Wagen mit flüssigen Säuren mindestens durch einen Wagen getrennt sind.

C

Beförderung

Von der Beförderung als Eilstückgut sind ausgeschlossen die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5, 6 a und 8 sowie leere Gefäße und Säcke, die die Stoffe der Ziffern 1, 3, 4, 5 und 6 a enthalten haben.

D

Ausnahmen von den Vorschriften zu A, B und C

Diesen Vorschriften unterliegen nicht die Erzeugnisse der IV Klasse, wenn sie zu wissenschaftlichen Untersuchungen oder für pharmazeutische Bedürfnisse bestimmt sind, in Kleinsendungen bis zu $^1/_2$ kg jedes Erzeugnisses unter der Bedingung befördert werden, daß die Verpackung sorgfältig in starken Kisten, dagegen die Glas- oder Tongefäße in der Weise verkorkt sind, daß der Verschluß sich während der Beförderung nicht lösen kann.

V. Klasse

Ätzende Stoffe

Nachstehende Stoffe sind zur Beförderung unter besonderen Bedingungen zugelassen:

1. Schwefelsäure, rauchende Schwefelsäure, (Schwefelsäure mit Anhydridgehalt, Oleum, Vitrinöl, Nordhauser Schwefelsäure), Stickstoffsäure (Salpetersäure, Scheidewasser) und deren Mischungen, Salzsäure, Fluorwasserstoffsäure, Essigsäurelösungen mit mehr als 40 v. H. Säure;
2. Chlorschwefel sowie salpetersaures und schwefelsaures Eisenoxyd (Eisenbeize);
3. Ätzlauge (Natronlauge, Kalilauge und dergleichen), Ölsatz, (Rückstände von der Ölreinigung), in Wasser gelöster Ammoniak mit mehr als 25 v. H. Ammoniak;
4. Brom;
5. Schwefelsäureanhydrid;
6. Azetylenchlorid, Antimonpentachlorid, Chromylchlorid, Phosphoroxychlorid, Phosphorpentachlorid, (phosphorsuperchlorid), Sulfurylchlorid, Thionylchlorid und Chlorsulfursäure;
7. Wasserstoffsuperoxyd (oxydiertes Wasser);
8. Schwefelnatrium und Natronkoks;
9. Doppelschwefelnatrium und doppelschwefelsaurer Kalk.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Zur Verpackung der Stoffe der Ziffern 1 bis 4 sind starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße zu verwenden, die durch den Inhalt nicht angegriffen werden. Für Fluorwasserstoffsäure (1) siehe Absatz 5. Der Verschluß muß so beschaffen sein, daß er weder durch Erschütterungen noch durch den Inhalt beschädigt werden kann. Bei Verwendung von Gefäßen aus Glas oder Ton ist nachstehendes zu beachten:

a) Bei den Stoffen der Ziffern 1 bis 3 sind die Gefäße unter Verwendung geeigneter Verpackungsstoffe in starke Übergefäße (Weiden- oder Metallkörbe, Kübel oder Kisten) fest einzusetzen; Übergefäße (ausgenommen Kisten) müssen mit guten Handhaben versehen sein.

b) Bei konzentrierter Salpetersäure mit einem spezifischen Gewicht von mindestens 1,48 bei 15° (46,8° C Baumé), und bei roter rauchender Salpetersäure sind die Glas- oder Tongefäße in den Übergefäßen mit einer ihrem Inhalte mindestens gleichkommenden Menge Kieselgur oder anderen geeigneten trockenerdigen Stoffen einzubetten.

c) Der Verpackungsstoff zu a) und b) ist nicht erforderlich, wenn die Glasgefäße in eiserne Mantelkörbe eingesetzt sind und durch gut federnde Widerstände gesichert und in Asbest gebettet sind, daß sie sich in den Körben nicht bewegen können.

d) Bei Brom (Ziffer 4) sind die Glas- oder Tongefäße in starke Holz- oder Metallbehälter bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselgur oder in ähnliche nicht brennbare Stoffe einzubetten.

(2) Feuerlöschvorrichtungen, die Säuren der Ziffer 1 enthalten, müssen so gebaut sein, daß keine Säure ausfließen kann.

(3) Mit Schwefelsäure (Ziffer (1) gefüllte elektrische Sammler (Akkumulatoren) sind in einem Batteriekasten so zu befestigen, daß die einzelnen Zellen sich nicht bewegen können. Der Batteriekasten ist mit aufsaugenden Verpackungsstoffen in eine Kiste fest zu verpacken. Die Kisten müssen auf den Deckeln die deutlichen Aufschriften „Elektrische Sammler" (Akkumulatoren) und „Oben" tragen. Sind die Sammler geladen, so müssen die Pole gegen Kurzschluß gesichert sein.

Sind die Zellen aus widerstandsfähigen Stoffen, wie Holz mit Bleifutter oder Hartgummi hergestellt und oben derart eingerichtet, daß gefährliche Säuremengen nicht verspritzt werden können, so kann von der Verpackung der Akkummulatorenzellen und Batterien abgesehen werden, wenn sie durch geeignete Vorrichtungen wie Gestelle, Verschläge, Versteifungen, gegen Umfallen oder Verschieben und gegen Beschädigung durch andere etwa darauf fallende Frachtstücke gesichert sind. Zellen oder Batterien, die in Fahrzeuge für deren betriebsmäßige Benutzung eingebaut sind, bedürfen ebenfalls keiner besonderen Verpackung, wenn die Fahrzeuge im Eisenbahnwagen sicher befestigt oder festgelegt sind.

(4) Für schwefelsäurehaltigen Bleischlamm aus Akkumulatoren und Bleikammern dürfen nur solche Holzgefäße verwendet werden, die das Austropfen der Säure verhindern.

(5) Die Gefäße für flüssige Flourwasserstoffsäure (1) müssen aus Blei oder Gutapercha bestehen; zugelassen sind auch Holzgefäße mit einem dauerhaften Paraffinüberzug. Bei konzentrierter Flourwasserstoffsäure bis mindestens 70 v. H. können auch eiserne Gefäße mit dichten verschraubten Verschließungen verwendet werden. Derartige Gefäße sowohl gefüllt als auch leer dürfen nur nach Entfernung aller äußeren Säurespuren zur Beförderung aufgegeben werden. Die Gefäße für konzentrierte Flourwasserstoffsäure müssen sowohl leer als auch gefüllt die deutliche und haltbare Aufschrift: „Konzentrierte 70 v. H. Flourwasserstoffsäure" tragen.

(6) Schwefelsäureanhydrid (5) ist zu verpacken:

a) in starke, verlötete Büchsen aus Weißblech, oder

b) in starke Gefäße oder Flaschen aus Eisen oder Kupfer, sicher und luftdicht verschlossen.

Die Gefäße und Flaschen sind in dichte Holz- oder Blechüberbehälter zu packen und in Kieselgur oder andere nicht brennbare Stoffe zu betten.

(7) Die Stoffe der Ziffer 6 sind zu verpacken:

a) in vollkommen dichte und mit guten Verschlüssen versehene Gefäße aus Schmiedeeisen, Gußeisen, Gußstahl, Blei oder Kupfer oder

b) in Glasgefäße. Für diesen Fall gelten folgende Vorschriften:

α) Die Glasgefäße müssen starkwändig und mit guten eingeschliffenen, gedichteten und gegen Herausfallen gesicherten Glasstöpseln verschlossen sein.

β) Wenn die Gefäße mehr als 5 kg enthalten, sind sie in metallene Gefäße einzusetzen. Flaschen mit geringerem Inhalte dürfen in starke Holzbehälter verpackt werden, die durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Ein Behälter darf nicht mehr als vier Abteilungen enthalten.

γ) Die Glasgefäße sind in die Behälter so einzusetzen, daß sie einander nicht berühren und mindestens 30 mm von den Wänden abstehen. Die Zwischenräume sind mit Kieselgur oder ähnlichen nicht brennbaren Stoffen fest auszustopfen; bei Azetylchlorid dürfen auch Sägespäne verwendet werden.

δ) Auf dem Deckel der äußeren Behälter ist der Inhalt anzugeben und das Glaszeichen oder das Wort „Glas" anzubringen.

(8) Für Doppelwasserstoffoxyd (7) sind lose verschlossene Gefäße zu benutzen. Tonballons, Kannen oder Flaschen sind in starke mit Handhaben versehene Kisten oder Körbe gut zu verpacken. Die Ballons müssen mit einem Sicherheitsverschluß versehen sein, der sich bei einem inneren Druck öffnen kann.

(9) Für gereinigtes kristallisches Schwefelnatrium (8) sind wasserdichte Gefäße, für rohes Schwefelnatrium sowie für Natronkoks dichte Bleigefäße zu verwenden.

(10) Doppelschwefelnatrium ist in dichten, gegen den Inhalt widerstandsfähigen Gefäßen zu befördern. Es kann auch in mit Blei ausgelegten offenen Wagen oder unter Decken befördert werden, jedoch mit der Vorrichtung, daß die Decke nicht unmittelbar an den Inhalt anliegt.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Mit anderen Gegenständen dürfen bei Beachtung der im Abschnitt A der gegebenen Vorschriften über die Behälter in einen starken, dichten, sicher verschlossenen Holzbehälter zusammengepackt werden:

a) Brom (Ziff. 4) bis 500 g;
b) Schwefelsäureanhydrid (5), in Mengen bis 2 kg kann auch in starken zugeschmolzenen Glaskolben befördert werden, die in starke, dicht verschlossene Bleigefäße in Kieselgur gut zu betten sind;
c) die Stoffe der Ziffer 6 bis 5 kg;
d) die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis 10 kg;

Obige Gegenstände müssen in den Behältern fest eingebettet sein.

(2) Im Frachtbrief muß vermerkt sein:

a) bei Salpetersäure (Ziff. 1) verpackt in Glasgefäßen, das spezifische Gewicht bei 15° C; fehlt eine solche Angabe, so sind die Säuren nach Abs. (1) b) und c) als konzentriert zu behandeln;
b) bei schwefelsäurehaltigem Bleischlamm aus Akkumulatoren und aus Bleikammern muß bescheinigt sein, daß ein Austropfen der Schwefelsäure verhindert ist;
c) bei Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken, daß sie vollständig denitriert ist; andernfalls ist die Säure von der Beförderung ausgeschlossen.

Bei Abfallsäure aus Nitrozellulosefabriken bedarf es einer solchen Bescheinigung nicht; ein geringer Gehalt an Nitrozellulose ist kein Hindernis für die Beförderung.

(3) Die Stoffe der Ziffern 1 bis 5 können in offenen Wagen befördert werden. Doch ist die Benutzung bedeckter Wagen zugelassen:

a) für Stoffe der Ziffer 3, wenn sie in starke, dichte Eisenfässer, die höchstens bis $^{9}/_{10}$ ihres Fassungsraums gefüllt sein dürfen, verpackt sind;
b) für Brom (Ziff. 4) bis zu 500 g, für Schwefelsäureanhydrid (5) bis 2 kg, für die Stoffe der Ziffern 1, 2 und 3 bis zu 10 kg, die getrennt oder mit anderen Gegenständen verpackt sind und wenn die Gefäße in starke, dicht verschlossene Holzkisten fest eingebettet oder mit anderen Gegenständen zusammengepackt sind.

(4) Doppelwasserstoffoxyd (7) sowie Natriumschwefel und Natronkoks (8) können in gedeckten oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden.

(5) Leere Gefäße, worin Stoffe der Ziffern 1 bis 5 enthalten gewesen sind, müssen bei Aufgabe als Stückgut dicht verschlossen oder vollständig gereinigt sein. Im Frachtbrief muß die Bezeichnung des Stoffes, welcher sich zuletzt in dem Gefäße befand, angegeben sein.

(6) Die Vorschriften der Abs. (3) und (5) gelten nicht für Feuerlöschvorrichtungen und elektrische Akkumulatoren (A) Abs. (2) und (3).

(7) Gefäße mit Flourwasserstoffsäuren (1) sind so aufzustellen, daß die Schließvorrichtungen nach oben kommen.

(8) Für Gefäße, die aus den zur Beförderung von ätzenden Stoffen bestimmten Kesselwagen bestehen, gelten die Vorschriften unter A Absatz (1) mit Ausnahme der Vorschriften der Punkte a) bis d).

C

Beförderung

(1) Die unter Ziffer 3 angegebenen Stoffe werden zur Beförderung als Eilstückgut zugelassen, wenn sie nach den Vorschriften unter B Absatz (3) a) verpackt sind; Stoffe der Ziffer 1—3 in Mengen bis 10 kg, Brom bis 500 g und Schwefelsäureanhydrid bis 2 kg, werden auch in der unter B, Absatz (3) b) angegebenen Verpackung angenommen.

(2) Diese Beschränkung findet auf Feuerlöschvorrichtungen und elektrische Akkumulatoren A, Abs. (2) und (3), keine Anwendung.

VI. Klasse

Ekelerregende und übelriechende Stoffe

Zur Beförderung sind zugelassen:

1. Frische Flechsen und Hautabfälle zur Erzeugung von Leim bestimmt, nicht durchkalkte frische Hörner und Klauen und frische Knochen, sowie andere fäulnisfähige und übelriechende tierische Stoffe, soweit sie nachstehend nicht genannt sind.
2. Ungesalzene frische Häute.
3. Gereinigte trockene Knochen, trockene Hörner und Klauen.
4. Frische, von allen Speiseresten gereinigte Kälbermagen.
5. Ausgepreßte Rückstände von der Leimherstellung aus Häuteabfällen (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger).
6. Nichtausgepreßte Rückstände der in Ziffer 5 bezeichneten Art.
7. Mit Streu durchsetzter Stalldünger.
8. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe.
9. Hausmüll.
10. Zur Beseitigung bestimmte tierische Kadaver, ganze Körper oder Teile davon.

Beförderungsbedingungen

A

Verpackung

(1) Nachstehend aufgeführte Stoffe, die zur Beförderung als Stückgut aufgegeben werden, sind zu verpacken:

a) die Stoffe der Ziffern 1, 5 und 6 in solche starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten), die den üblen Geruch des Inhalts nach außen nicht durchlassen;
b) die Stoffe der Ziffer 2 in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel, Kisten) oder in starke, dichte, gut verschlossene wasserdichte Säcke, die mit geeigneten Desinfektionsmitteln wie Karbolsäure oder Lysol so angefeuchtet sind, daß der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist; die Verwendung solcher Säcke ist jedoch auf die Monate November, Dezember, Januar und Februar beschränkt;
c) die Stoffe der Ziffer 3 in dichte Behälter (Fässer oder Kübel) oder in starke Säcke;
d) Kälbermagen (Ziff. 4) in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer, Kübel), während der Monate April bis einschließlich September müssen die Kälbermagen so gesalzen sein, daß für jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet sind, außerdem muß eine mindestens 1 cm hohe Salzschicht auf dem Boden des Behälters und auf die oberste Magenschicht gestreut sein; im Frachtbrief ist die Beachtung dieser Vorschrift zu bescheinigen;
e) Hundekot (Ziff. 8) in starke, dichte, sicher verschlossene Metall- oder Holzbehälter;
f) Taubenschlagdünger (Ziff. 8) in starke, dichte, sicher verschlossene Holzbehälter (Fässer oder Kübel); vollkommen trockener Geflügeldünger darf auch in starke, dichte Säcke verpackt sein.

Die äußere Verpackungsseite darf keine Spuren des Inhalts zeigen.

(2) Für Wagenladungen gelten folgende Vorschriften:

a) Stoffe der Ziffern 1 und 2:

1. Bei Verwendung besonders eingerichteter bedeckter Wagen, die mit entsprechenden Durchlüftungsvorrichtungen versehen sind, ist eine Verpackung nicht erforderlich. Die Stoffe sind jedoch mit mindestens fünfprozentiger Karbolsäure oder anderen geeigneten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, daß ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist.
2. Bei Verwendung gewöhnlicher offener Güterwagen:

   α) Vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Stoffe in starke, wasserdichte Säcke verpackt sein; diese sind mit den unter 1) genannten Desinfektionsmitteln derart anzufeuchten, daß der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede derartige Sendung muß mit einer aus starkem Gewebe hergestellten, mit den vorbezeichneten Desinfektionsmitteln getränkten Decke und diese wieder mit einem großen, wasserdichten ungeteerten Wagenplane völlig bedeckt sein.

β) Vom November bis Ende Februar sind Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muß ebenfalls mit einer Decke aus Hopfentuch und diese wieder mit einem großen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplane völlig eingedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls mit den unter 1) genannten Desinfektionsmitteln so anzufeuchten, daß kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist.

γ) Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Desinfektionsmittel nicht beseitigt werden kann, müssen in starke, dichte, gut verschlossene Fässer oder Kübel so verpackt sein, daß sich der Inhalt der Gefäße durch Geruch nicht bemerkbar macht.

b) Stoffe der Ziffern 3 und 7 bedürfen keiner besonderen Verpackung; die Stoffe müssen aber, wenn sie unverpackt sind, mit wasserdichten Wagendecken völlig bedeckt sein.

c) Kälbermagen (Ziff. 4) sind in derselben Weise wie in Abs. (1) d angegeben zu verpacken.

d) Stoffe der Ziffer 5 müssen mit zwei übereinander liegenden großen, wasserdichten, ungeteerten Wagenplanen völlig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit geeigneten Desinfektionsmitteln (Karbolsäure, Lysol oder dergleichen) so zu tränken, daß kein fauliger Geruch wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden Decken muß sich eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe befinden.

e) Stoffe der Ziffer 6 müssen nach Abs. (1) a) verpackt sein.

f) Stoffe der Ziffer 8 sind in starke, dichte, sicher verschlossene Behälter zu verpacken. Trockener Hundekot und trockener Taubendünger dürfen auch in starke, wasserdichte Säcke verpackt sein.

B

Sonstige Vorschriften

(1) Die Eisenbahn kann die Beförderung auf bestimmte Züge beschränken, die Vorausbezahlung der Fracht verlangen, auch besondere Vorschriften über Zeit und Frist des Auf- und Abladens sowie der An- und Abfuhr treffen. Die Eisenbahn kann die Zustellung der Decken vom Absender verlangen.

(2) Die Stoffe der Ziffern 7, 8 (mit Ausnahme von Hundekot und Taubendünger), 9 und 10 werden als Stückgut nicht angenommen.

(3) Behälter mit Hundekot dürfen nicht gerollt werden, sie sind aufrechtstehend zu befördern.

(4) Bei lose aufgegebenen Wagenladungen kann die Eisenbahn vom Absender und Empfänger verlangen, daß er die Verlade- bezw. Entladestelle reinigt. Die Eisenbahn hat auch das Recht vom Absender oder Empfänger zu verlangen, daß die Beladung sowie auch Entladung von Hauskehricht unter Zuhilfenahme von entsprechenden Vorrichtungen erfolgt, die ein Verstauben, Verstreuen des Kehrichts vollständig verhüten. Zur Lieferung solcher Vorrichtungen ist der Absender bezw. der Empfänger verpflichtet.

(5) Nach der Beförderung von losen Stoffen der Ziffern 1, 2, 3 und 7 sowie der Ziffer 8 ist die Eisenbahn verpflichtet, die benutzten Wagen jedesmal zu reinigen und zu desinfizieren. Die Kosten der Desinfektion trägt der Absender oder der Empfänger.

(6) Macht sich ein lästiger Geruch während der Beförderung bemerkbar, so kann die Eisenbahn die Stoffe jederzeit auf Kosten des Absenders oder des Empfängers mit geeigneten Mitteln zur Beseitigung des Geruchs behandeln lassen.

(7) Die Stoffe der Ziffern 3 und 4 dürfen in bedeckten Wagen befördert werden. Ihr Zusammenladen mit Nahrungs- und Genußmitteln ist verboten. Zur Beförderung von Hausmüll sind besonders eingerichtete, das Verstauben verhütende Wagen oder dichte, offene, mit gut schließenden Decken versehene Wagen zu verwenden. Die Stoffe der Ziffern 1, 2, 5, 6, 7 und 8 (mit Ausnahme von frischen Flechsen zur Leimerzeugung sowie mit Ausnahme von frischen Knochen, beigegeben bei dem Fleischeinkauf oder zur Erzeugung von Suppenmasse) müssen in offenen Wagen befördert werden (vergl. aber A (2) a) 1. Zur Beförderung von trockenem Hundekot, der gemäß der Vorschrift unter A (2) f) letzter Satz verpackt ist, sind bedeckte Wagen oder offene Wagen mit gut schließenden Decken zu verwenden.

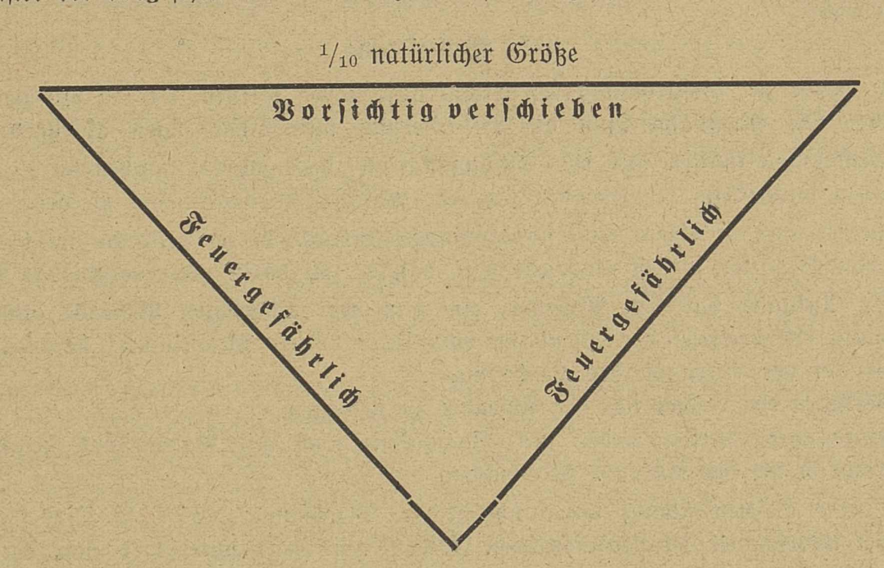
(8) Leere Behälter und zurückgehende Wagendecken müssen völlig gereinigt und mit geeigneten Desinfektionsmitteln behandelt sein, so daß sie keinen fauligen Geruch verbreiten. Im Frachtbrief ist auf ihre frühere Verwendung hinzuweisen. Sie müssen in offenen Wagen befördert werden.

(9) Die Stoffe der Ziffer 10 dürfen nur in luft- und wasserdichten eisernen Wagen befördert werden. Diese müssen mit Ventilen versehen sein, die bei zu hohem Drucke der sich entwickelnden Gase dem Aufreißen der Wagenwände vorbeugen. Die Wagen sind nach den Vorschriften des Abs. (5) zu desinfizieren, und zwar sofort nach der Entladung, wenn der Inhalt von Tieren herstammte, die mit Rinderpest, Milzbrand, Tollwut, Rotz oder Maul- und Klauenseuche behaftet waren, andernfalls alle 4 Wochen.

(10) Die Stoffe der Ziffern 1 bis 3 sowie 5 bis 10 mit einem Gewicht unter 5000 kg, sowie leere Gefäße von diesen Stoffen und Decken, unter welchen diese Stoffe befördert wurden, können als Eilgut zur Beförderung nicht aufgegeben werden.

Muster des vorgeschriebenen Beklebezettels für Gegenstände der Klasse III a. B.

$^{1}/_{10}$ natürlicher Größe



Anlage B.
(zu § 4 der Verkehrsordnung)

Vorschriften für die Beförderung von Leichen

§ 1. Allgemeine Bestimmungen

1. Die Beförderung von Leichen erfolgt nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung (V. O. G.), sofern die nachstehenden Vorschriften keine Änderungen enthalten.

2. Außerdem sind bei Beförderung von Leichen die von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften maßgebend.

§ 2. Auflieferung

1. Leichen, welche zur Beförderung als Eilgut aufgegeben werden, werden mit personenführenden Zügen befördert. Die Eisenbahn kann die Beförderung mit Schnellzügen ablehnen.

2. Leichensendungen müssen auf der Anfangsstation des Zuges mindestens 6 Stunden, auf anderen Stationen mindestens 12 Stunden vor der Abfahrtzeit angemeldet werden.

3. Jede Leiche muß in einem widerstandsfähigen Metallbehälter luftdicht verschlossen und dieser in einen hölzernen Behälter so fest eingesetzt sein, daß er sich darin nicht verschieben kann.

4. Bei der Aufgabe hat der Absender eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Beförderungsbewilligung (Leichenpaß) der Eisenbahn vorzulegen. Diese Bewilligung händigt die Eisenbahn dem Empfänger bei der Ausgabe der Leiche aus.

5. Das Verladen der Leichen hat der Absender zu besorgen.

6. Leichensendungen dürfen weder mit Nachnahme noch mit Barvorschuß belastet werden.

7. Die Fracht ist bei der Aufgabe zu errichten.

8. Wurde eine Leichensendung unter unrichtiger Bezeichnung (§ 7 V. O. G.) aufgegeben, so hat der Absender unbeschadet der strafrechtlichen Folgen den Frachtunterschied von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation nachzuzahlen und das Vierfache der Gesamtfracht als Frachtzuschlag zu entrichten.

§ 3. Beförderung

1. Leichen sind in bedeckten Wagen zu befördern. In Wagen mit Leichen dürfen nur die dazugehörigen Gegenstände beigeladen werden. Die Bedingungen für die Beförderung dieser Gegenstände sowie die Fracht hierfür bestimmen die Tarife. Mehrere Leichen, die gleichzeitig von derselben Versandstation nach einer Bestimmungsstation aufgegeben werden, können zusammen in einem Wagen verladen werden. Leichen, die in ringsumschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, dürfen in offenen Wagen befördert werden.

2. Jeder Sendung ist ein Begleiter mitzugeben. Die Bedingungen für die Beförderung von Begleitern bestimmen die Tarife.

3. Leichen dürfen unterwegs nicht ohne Not umgeladen werden. Sie sind möglichst schnell und ohne Unterbrechung zu befördern.

§ 4. Auslieferung

1. Nach Ankunft der Leiche in der Bestimmungsstation hat die Eisenbahn unverzüglich die Sendung zur Abnahme bereitzustellen.

Der Empfänger hat innerhalb 6 Stunden nach Bereitstellung die Leiche auszuladen und abzuholen. Geschieht dies nicht, so kann die Leiche der Ortspolizeibehörde überwiesen werden. Kommt die Leiche nach 18 Uhr an, so wird die Frist zur Ausladung und zum Abholen vom nächsten Morgen 8 Uhr ab gerechnet. Bei Überschreitung der Auslade- und Abholungsfrist, ist die Eisenbahn berechtigt, das tarifmäßige Wagenstandgeld zu erheben.

§ 5. Ausnahmebestimmungen

Bei Leichen, die von Polizeibehörden, Strafanstalten, Krankenhäusern oder dergleichen an öffentliche höhere Lehranstalten gesandt oder von diesen weiterversandt werden, ist die Begleitung nicht erforderlich.

2. Diese Leichen sind in dichtverschlossenen Kisten oder Särgen, welche gegen Ausrinnen gesichert sind, aufzuliefern und werden mit Güterzügen befördert.

Anlage C.

(zu § 4 der Verkehrsordnung)

Vorschriften für die Beförderung von lebenden Tieren

§ 1. Allgemeine Bestimmungen

1. Die Beförderung von lebenden Tieren erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung (V. O. G.) sofern diese Vorschriften keine abweichenden Bestimmungen enthalten.

2. Die Stationen, welche Einrichtungen für Verladung und Ausladung von lebenden Tieren sowie Vorrichtungen zur Tränkung besitzen, sind in den Tarifen angegeben.

3. Wie die Verladerampen sowie die Vorrichtungen für die Tränkung und Fütterungen der zur Beförderung angenommenen Tiere auf den Stationen eingerichtet sein müssen, bestimmen die Vorschriften der betreffenden Verwaltungsbehörden.

§ 2. Auflieferung

1. Die Eisenbahn hat die Züge, mit welchen lebende Tiere befördert werden, in den Stationen bekanntzugeben. Die Stationen haben auf Verlangen über die Fahrpläne dieser Züge ausführliche Auskünfte zu erteilen.

2. An Sonn- und Feiertagen werden lebende Tiere zur Beförderung nicht angenommen. Ausnahmen sind bei den Güterabfertigungsstellen bekannt zu machen.

3. Die Aufgabe von Tieren muß mindestens 24 Stunden vor Abfahrt des betreffenden Zuges angemeldet werden; die Annahme nicht rechtzeitig angemeldeter Tiersendungen kann verweigert werden.

4. Der Absender hat in der Aufgabestation schriftlich einen Wagen zu bestellen. In dem Bestellschreiben ist die Gattung des Wagens (gedeckt oder offen, mit einer oder mehreren Etagen), die Bestimmungsstation, der Tag und wo möglich die Stunde der Verladung, schließlich die Anzahl und Gattung der Tiere anzugeben.

5. Ob dem Frachtbrief ein Ursprungszeugnis oder eine Bestätigung des zuständigen Tierarztes, daß die Tiere gesund bezw. frei von dem Verdacht ansteckender Krankheiten sind, beigegeben werden muß, wird durch die Landesgesetze und durch die Vorschriften der zuständigen Behörde bestimmt. Außerdem sind die jeweiligen veterinärarztlichen Verordnungen betreffend Beschränkung des Verkehrs lebender Tiere zu beachten.

6. Die Annahme kranker Tiere kann abgelehnt werden.

7. Wilde Tiere werden zur Beförderung angenommen, wenn der Absender nach Ermessen der Eisenbahn jede Gefahr der Beschädigung von Menschen, Tieren oder Gütern durch entsprechende Verpackung oder Verladung beseitigt hat. Die Käfige oder Kisten mit wilden Tieren müssen mit einer auffallenden Anschrift „Wilde Tiere“ versehen sein.

8. Die Tiere müssen rechtzeitig auf die Station gebracht werden, damit ihre Verladung 1 Stunde vor Abfahrt des betreffenden Zuges beendigt werden kann.

9. a) Der Absender muß das Einladen der Tiere und ihre Unterbringung im Wagen besorgen, auch die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen und dieselben selbst derart befestigen, daß der Wagen keine Beschädigung erleidet. Stellt die Eisenbahn diese Befestigungsmittel, so ist sie berechtigt, eine im Tarif festgesetzte Gebühr, mindestens die Selbstkosten, zu erheben.

b) Die Tiere sind in dem Wagen so unterzubringen, daß sie nicht gepreßt und gegen die Wand des Wagens gedrückt werden. Dieser Vorschrift ist genügt, wenn sich ein Mann zwischen den eingeladenen Tieren frei hindurch bewegen kann. Bei der Querverladung muß außerdem zwischen den Tieren und den Wagenwänden soviel Raum bleiben, daß eine Verletzung der Tiere durch Aufscheuern oder dergl. am Kopfe oder am Hinterteile vermieden wird. Kleinvieh muß die Möglichkeit haben, sich zu legen. Bei Verladung von Tieren in Käfigen, Kisten usw. ist darauf zu achten, daß zu den Tieren ausreichend frische Luft treten kann, insbesondere dürfen andere Güter nicht auf Behälter und diese nur dann übereinander verladen werden, wenn durch Leisten oder dergl. dafür gesorgt ist, daß zwischen den Käfigen ein Luftraum von mindestens 3 Zentimeter Höhe frei bleibt.

c) Tiere verschiedener Gattung wie Pferde und Großvieh mit Kälbern, Schweinen, Schafen usw. dürfen in denselben Wagen nur dann verladen werden, wenn jede Gattung durch Schranken, Bretter oder Lattenverschläge von den anderen getrennt wird. Bei der Beförderung von Muttertieren mit saugenden Jungen fallen diese Beschränkungen weg.

d) Bei der Verladung von Hornvieh und Vieh ohne Hörner hat der Absender den Wagenboden mit Streumitteln zu versehen. In offenen, mit Latten versehenen Wagen oder in Wagen mit offenstehenden Türen dürfen während der Sommerzeit leicht entzündliche Streumittel wie Stroh, Heu usw. nicht verwendet werden; dagegen dürfen Sägespäne mit Wasser befeuchtet sowie angefeuchtete Torfstreu verwendet werden. Für die Lieferung der Streumittel bei der Beladung oder bei der Umladung auf einer Unterwegsstation erhebt die Eisenbahn eine tarifmäßige Gebühr, mindestens jedoch nicht weniger als die Selbstkosten.

Bemerkung. Die Sommerzeit wird vom 1. April bis zum 31. Oktober und die Winterzeit vom 1. November bis zum 31. März gerechnet.

10. Für die Beschädigung des Wagens sowie der Bahneinrichtungen sowohl während der Verladung oder Ausladung und während der Beförderung, schließlich für die Beschädigung der Tiere haftet der Absender, sofern kein Verschulden der Eisenbahn vorliegt. Diese Haftung übernimmt der Empfänger durch Einlösung des Frachtbriefes.

11. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht für die Beförderung lebender Tiere verlangen.

§ 3. Beförderung

1. Bei Verwendung gedeckter Wagen zur Viehbeförderung sind möglichst solche Wagen auszuwählen, die an den Längs- oder Stirnseiten mit je zwei von der inneren Seite verschließbaren Öffnungen versehen sind. Bei Verladung von Tieren in Wagen ohne Öffnungen sind die Türen bis zur Hälfte offen zu halten, wobei die Türöffnungen mit Bretterverschlägen oder Lattengittern, welche das Herausfallen der Tiere verhindern, durch den Versender zu versehen sind. Die Wagen müssen gehörig gereinigt und geruchlos und die Böden dicht sein.

2. Die zur Beförderung von Tieren dienenden Käfige, Kisten, Körbe, Säcke oder andere Behälter müssen geräumig und luftig sein. Die Tiere dürfen nicht geknebelt aufgegeben werden. Die Käfige oder ähnliche Behälter müssen einen dichten Boden und soweit hinauf dichte Wände haben, daß eine Verunreinigung des Wagens durch Kot und Streu möglichst ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt nicht für Tiere in Wagenladungen. Die Behälter müssen so beschaffen sein, daß die Tiere nicht einzelne Körperteile hindurchzwängen können, auch müssen sie so hoch sein, daß die Tiere zwanglos darin stehen können. Ferner müssen Käfige oder ähnliche Behälter, wenn die Beförderung voraussichtlich mehr als 36 Stunden dauert, mit zweckmäßigen Vorrichtungen zum Tränken und bei Kleinvieh auch zum Füttern der Tiere versehen sein.

3. Der Absender ist verpflichtet, den Sendungen lebender Tiere, wenn sie nicht in Käfigen und Kisten oder dergleichen befördert werden, Begleiter beizugeben. Für einen Wagen darf nicht mehr als ein Begleiter mitfahren. Für je vier Wagen ist mindestens ein Begleiter zu stellen. Die Eisenbahn kann jedoch auf das im Frachtbriefe gestellte Verlangen des Absenders ihn von der Beigabe der Begleitung befreien. In diesem Falle haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. (§ 28 der V.O.G.). Wenn der Absender ein derartiges Verlangen in den Frachtbrief nicht eingetragen hat, muß er die Anzahl der Begleiter sowie die Wagen, für welche sie bestimmt sind, im Frachtbriefe angeben.

4. Die Begleiter haben die Tiere unterwegs zu warten und haben den ihnen von der Eisenbahn angewiesenen Platz im Zuge einzunehmen. Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Begleiter mit den Tieren in demselben Wagen mitfährt, wenn die Sicherheit es erfordert.

5. Die Bedingungen für die Beförderung der Begleiter sowie die Gebühren bestimmen die Tarife.

6. Bei Beförderung zur Nachtzeit müssen die Begleiter von Tiersendungen gut brennende Laternen mit sich führen, wobei leicht entzündliche Brennstoffe wie Petroleum, Karbid und dergl., verboten sind. Im Wagen darf nicht geraucht werden.

7. Alle Tiere, deren Beförderung 24 Stunden oder länger in Anspruch nimmt, sollen vor Verladung vom Absender gefüttert und getränkt werden. Dauert die Beförderung mehr als 36 Stunden, so sind die Tiere mindestens innerhalb je 36 Stunden zu tränken. Wenn die Eisenbahn auf Verlangen des Absenders oder mangels Begleitung die Tränkung und Fütterung der Tiere besorgt, erhebt sie die tarifmäßigen Gebühren, mindestens die Selbstkosten.

8. Das während der Beförderung zur Fütterung der Tiere erforderliche Futter wird in einer im Tarife festgesetzten Menge, wenn es im Viehwagen mitverladen wird, unentgeltlich befördert.

§ 4. Auslieferung

1. Die Eisenbahn hat die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Tiere nach Ankunft in der Bestimmungsstation mit tunlichster Beschleunigung zur Abnahme bereit gestellt werden. Der Empfänger hat die Tiere spätestens 2 Stunden nach der Bereitstellung auszuladen und abzutreiben.

2. Meldet sich nach Eintreffen unbegleiteter Tiersendungen auf der Bestimmungsstation kein zum Empfange Berechtigter, so hat die Eisenbahn den Empfänger gemäß den Bestimmungen des § 16 der V.O.G. zu benachrichtigen. In diesen Fällen endet die Auslade- und Abnahmefrist nach Ablauf von zwei Stunden nach der Benachrichtigung (§ 16 der V.O.G.).

3. Die Ausladefrist ruht während einer Zoll-, veterinärärztlichen oder polizeilichen Abfertigung, soweit diese nicht durch den Absender, Empfänger oder Begleiter verzögert wird.

4. Werden die Tiere nicht innerhalb der vorerwähnten Frist ausgeladen und abgetrieben, ist die Eisenbahn berechtigt, wenn sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, die tarifmäßigen Gebühren zu erheben. Die Eisenbahn ist auch berechtigt nach Ablauf dieser Frist die Tiere auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten nach ihrem Ermessen in Verpflegung zu geben.

5. Für die Desinfektion sowie die Reinigung der Wagen erhebt die Eisenbahn eine in den Tarifen festgesetzte Gebühr.

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Kontroll-stempel der Eisenbahn

Frachtbrief

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
„ II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.

Wagen		
Gattung und Nummer*)	Eigentums-merkmal*)	Ladegewicht (kg) oder Ladefläche (m^2) oder Anzahl der Böden

Nr. des Frachtbriefes ....

Nr. der Frachtkarte ....

*) Einzutragen vom Absender, wenn er das Gut verladen hat.

An ....

....

in ....

(Wohnung) ....

Bestimmungsstation ....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation)

....

Vom Absender vorgeschrieben:

a) Beförderungsweg ....

b) anzuwendender Tarif ....

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

....

....

....

Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Vom Absender angegebenes Gewicht (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht (kg)

Sendung ausgefolgt am .... Stunde .... durch ....

Stempel der Uebergangsstation auf andere Bahnen.

Benachrichtigung erfolgte durch: Telephon, Telegraph, Boten, Post.
den .... Std. ....

Lagergeld
vom ....

Wagenstandgeld
vom .... Std. ....

Gebühren und Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet { ....

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben) { ____________

Barvorschuß (in Buchstaben) { ____________

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben) { ____________

.... am .... 19 ....

Unterschrift und Adresse des Versenders: ....

....

Verrechnet für kg, m², Stückzahl	Klasse	Frachtsatz	Vom Absender bezahlt G	P	RECHNUNG	Vom Empfänger zu erheben G	P		
					Barvorschuß				
					Nachnahme nach Eingang				
					Barvorschuß-Gebühr				
					Nachnahme-Gebühr				
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes . .				
					Nebengebühren				
					Fracht bis ____________				

Stempel der Versandstation	Wiegestempel	Stempel der Bestimmungsstation

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Frachtbrief-Duplikat

Kontroll-stempel der Eisenbahn

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
„ II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.

Wagen		
Gattung und Nummer*)	Eigentums-merkmal*)	Ladegewicht (kg) oder Ladefläche (m²) oder Anzahl der Böden

Nr. des Frachtbriefes ....

Nr. der Frachtkarte ....

*) Einzutragen vom Absender, wenn er das Gut verladen hat.

An ....

....

in ....

(Wohnung) ....

Bestimmungsstation ....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation)

....

Vom Absender vorgeschrieben:

a) Beförderungsweg ....

b) anzuwendender Tarif ....

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.

....

....

....

....

Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Vom Absender angegebenes Gewicht (kg)	Von der Eisenbahn ermittelte Gewicht (kg)

Sendung ausgefolgt am .... Stunde .... durch ....

Stempel der Uebergangsstation auf andere Bahnen.

Höhe 297 mm

Gebühren und Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)

Barvorschuß (in Buchstaben)

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)

.... am .... 19........

Unterschrift und Adresse des Versenders: ....

Verrechnet für kg, m 2, Stückzahl	Klasse	Fracht-satz	Vom Absender bezahlt G	P	RECHNUNG	
					Barvorschuß	
					Nachnahme nach Eingang	
					Barvorschuß-Gebühr	
					Nachnahme-Gebühr	
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes . .	
					Nebengebühren	
					Fracht bis	

Stempel der Versandstation	Wiegestempel	

Benachrichtigung erfolgte durch: Telephon, Telegraph, Boten, Post.
Wysłania zawiadomienia dokonano: telefon, telegrafem, posłańcem, pocztą

den .... Stunde ......
dn. godz.

Lagergeld
Składowe od

vom ....
dn.

Wagenstandgeld
Postojowe

vom .... Stunde ....
dn. godz

Gebühren u. Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet.
Należności i koszty, które nadawca bierze na siebie ....

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Barvorschuß (in Buchstaben)
Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)
Zaliczenie (słowami)

.... am .... 19 ......
dn. r.

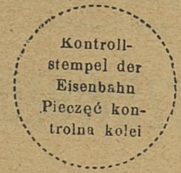
Unterschrift und Adresse des Versenders
Podpis i adres nadawcy ....

Verrechnet–Obliczono			Vom Absender bezahlt Opłacił nadawca		RECHNUNG RACHUNEK	Vom Empfänger zu erheben Do pobrania od odbiorcy			
für kg, m², Stückzahl za kg, m², ilość sztuk	Klasse Klasa	Frachtsatz Stawka				Zł	gr	....	
					Barvorschuß — Zaliczka w gotowiźnie				
					Nachnahme nach Eingang — Zaliczenie				
					Barvorschuß-Gebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie				
					Nachnahme-Gebühr — Prowizja za zaliczenie				
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes .... Opłata za deklarację wartości dostawy				
					Nebengebühren — Opłaty dodatkowe				
					Fracht bis — Przewozne do				

Stempel der Versandstation Stempel stacji nadawczej	Wiegestempel Stempel wagi	Stempel der Bestimmungsstation Stempel stacji przeznaczenia

Breite

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.
UWAGA: Części listu przewozowego, obwiedzione linjami grubemi, wypełnia kolej żelazna, pozostałe zaś nadawca.



Frachtbrief — List przewozowy

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
Muster II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).
Wzór I przesyłka zwyczajna (papier biały). — Wzór II przesyłka pośpieszna (papier biały z czerwonemi szlakami szerokości conajmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.
Przewóz dokonywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych.

An
Do ....

in
w ....

(Wohnung)
(mieszkanie) ....

Bestimmungsstation
Stacja przeznaczenia ....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation) ....
Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się one poza stacją przeznaczenia)

Vom Absender vorgeschrieben: — Żądana przez nadawcę:
a) Beförderungsweg ....
a) droga przewozu
b) anzuwendender Tarif ....
b) tarifa

Wagen — Wagon

Gattung und Nummer*) Rodzaj i numer*)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności*)	Ladegewicht [kg] oder Ladefläche (m²) oder Anzahl der Böden Ladowność [kg], lub powierzchnia (m²) lub ilość pięter

Nr. des Frachtbriefes
Nr. listu przewoz. ....

Nr. der Frachtkarte
Nr. ceduły ....

*) Einzutragen vom Absender, falls er das Gut verladen hat. — *) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen.
Oświadczenie nadawcy co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, wyszczególnienie odnośnych dowodów; oświadczenia przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach.

....

Zeichen Cechy	Nummer Numery	Anzahl Ilość	Art der Verpackung Rodzaj opakowania	Bezeichnung des Gutes Nazwa towaru	Vom Absender angegebenes Gewicht Waga wskazana przez nadawcę (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht Waga rzeczywista określona przez kolej (kg)

Sendung ausgefolgt am
Wydano przesyłkę dn. .... Stunde godz. .... durch przez ....

Stempel der Übergangsstation auf andere Bahnen. — Stemple stacji zdawczych na inne koleje.

Höhe 297 mm

Breite 210 mm

BEMERKUNG: Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind durch die Eisenbahn, die übrigen durch den Absender auszufüllen.
UWAGA: Części listu przewozowego, obwiedzione linjami grubemi, wypełnia kolej żelazna, pozostałe zaś nadawca.

Kontroll-stempel der Eisenbahn
Pieczęć kontrolna kolei

Frachtbrief-Duplikat — Wtórnik listu przewozowego

Muster I für Frachtgut (weißes Papier).
Muster II für Eilgut (weißes Papier mit 1 cm breitem roten Streifen an der Vorder- und Rückseite).
Wzór I przesyłka zwyczajna (papier biały) — Wzór II przesyłka pośpieszna (papier biały z czerwonemi szlakami szerokości conajmniej 1 centymetra na górnym i dolnym brzegu na stronie przedniej i odwrotnej)

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Verkehrsordnung für die Beförderung von Gütern und der Gütertarife.

Przewóz dokonywa się na podstawie Regulaminu przewozu przesyłek towarowych oraz taryf towarowych.

Wagen — Wagon		
Gattung und Nummer*) Rodzaj i numer*)	Eigentumsmerkmal*) Cecha własności*)	Ladegewicht [kg] oder Ladefläche (m²) oder Anzahl der Böden Ładowność [kg], lub powierzchnia (m²) lub ilość pięter

Nr. des Frachtbriefes / Nr. listu przewoz. ....

Nr. der Frachtkarte / Nr. ceduły ....

*) Einzutragen vom Absender, falls er das Gut verladen hat — *) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę

An / Do ....

in / w ....

(Wohnung) / (mieszkanie) ....

Bestimmungsstation
Stacja przeznaczenia ....

Bestimmungsort (wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation) ....
Miejsce dostarczenia (jeżeli znajduje się one poza stacją przeznaczenia)

Vom Absender vorgeschrieben: — Żądana przez nadawcę:

a) Beförderungsweg ....
a) droga przewozu
b) anzuwendender Tarif ....
b) tarifa

Erklärung des Absenders betreffend Erledigung der durch die Zoll-, Steuer-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten, Bezeichnung der diesbezüglichen Dokumente, in der Verkehrsordnung und in den Tarifen vorgesehene Erklärungen
Oświadczenie nadawcy co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub wymaganych przez inne władze administracyjne, wyszczególnienie odnośnych dowodów; oświadczenia przewidziane w Regulaminie przewozu i taryfach.

....

....

Zeichen Cechy	Nummer Numery	Anzahl Ilość	Art der Verpackung Rodzaj opakowania	Bezeichnung des Gutes Nazwa towaru	Vom Absender angegebenes Gewicht Waga wskazana przez nadawcę (kg)	Von der Eisenbahn ermitteltes Gewicht Waga rzeczywista określona przez kolej (kg)

Sendung ausgefolgt am / Wydano przesyłkę dn. .... Stunde / godz. .... durch / przez ....

Stempel der Übergangsstation auf andere Bahnen. — Stemple stacji zdawczych na inne koleje.

Höhe 297 mm

Gebühren u. Ausgaben, mit welchen der Versender sich selbst belastet.
Należności i koszty, które nadawca bierze na siebie

Angabe des Lieferungswertes (in Buchstaben)
Deklaracja wartości dostawy (słowami)

Barvorschuß (in Buchstaben)
Zaliczka w gotowiźnie (słowami)

Nachnahme nach Eingang (in Buchstaben)
Zaliczenie (słowami)

am / dn. .... 19 .. r.

Unterschrift und Adresse des Versenders
Podpis i adres nadawcy

Verrechnet—Obliczono: für kg, m³, Stückzahl / za kg, m³, ilość sztuk	Klasse / Klasa	Frachtsatz / Stawka	Vom Absender bezahlt / Opłacił nadawca		RECHNUNG / RACHUNEK	
					Barvorschuß — Zaliczka w gotowiźnie	
					Nachnahme nach Eingang — Zaliczenie	
					Barvorschuß-Gebühr — Prowizja za zaliczkę w gotowiźnie	
					Nachnahme-Gebühr — Prowizja za zaliczenie	
					Gebühr für die Angabe des Lieferungswertes . . . . Opłata za deklarację wartości dostawy	
					Nebengebühren — Opłaty dodatkowe	
					Fracht bis — Przewozne do	

Stempel der Versandstation
Stempel stacji nadawczej

Wiegestempel
Stempel wagi

Anlage E.
(§ 12 V.G.O.)

Fehlen oder Mängel der Verpackung.

Allgemeine Erklärung

Die Station .... der .... Bahn übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:

....

....

Ich erkenne hiermit an, daß diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält,

unverpackt, *)

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung aufgegeben sind: *)

....

....

.................................., den .... 19..........

(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

Anlage F.
(§ 21 V.G.O.)

Nachträgliche Verfügung.

Die Station .... der .... Bahn ersuche ich, die nachstehende bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief / Frachtbrief vom .... 19........ zur Beförderung an ....

in .... aufgegeben wurde,

1. auf der Versandstation an .... zurückzugeben; *)
2. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs aufzuhalten; *)
3. in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern; *)
4. an .... in .... Station der .... Eisenbahn abzuliefern; *)
5. nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von ==================== (in Buchstaben) abzuliefern; *)
6. nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern gegen Bezahlung einer Nachnahme von ==================== (in Buchstaben) abzuliefern; *)
7. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern; *)
8. franko .... abzuliefern. *)

...................................., am .... 19........

(Unterschrift.)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

An die Station .... der .... Bahn in ....

Vorstehende vom Absender hier überreichten nachträglichen Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des § 22 der Verkehrsordnung übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefduplikat wiederholt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtigt (eingezogen).

Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm vom .... Nr. ....

...................................., am .... 19........

Der Stationsvorsteher.

Inhaltsverzeichnis.

Anlagen.

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und des Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth, Danzig.

